

京都市地域公共交通計画（素案）に対する主な御意見の内容と本市の考え方

(御意見の内訳)

項	目	意見数
1	京都市地域公共交通計画（素案）全般について	95
2	京都市の公共交通に係る現状・課題について	85
3	目標を実現するための取組について	238
	(1) 市民生活を支える交通手段の維持・確保	69
	① 交通事業者や行政の連携強化	28
	② 地域の輸送資源の総動員	5
	③ 公共交通の担い手の確保	28
	④ 地域が主体となった取組と行政による支援	4
	⑤ 利用促進の取組の更なる展開	4
	(2) 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上	169
	⑥ 安心・安全・快適・便利な利用環境の整備	29
	⑦ 他の分野・サービス等との共創	3
	⑧ ラストワンマイルの多様なモビリティ	10
	⑨ 新技術（DX・GX等）の活用	21
	⑩ 市民生活と調和した観光・混雑緩和	106
4	その他	99
	合 計	517

1 京都市地域公共交通計画（素案）全般について（95件）

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>【計画の基本理念と基本方針に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民自らが利用する、また、観光利用で得た収益で周辺部の交通を支える必要があるといった認識を市民の間で共有するべき。計画素案の方向性に賛同する。 ・年齢を重ねれば誰もがいつかは車を利用できなくなることを認識し、公共交通中心のライフスタイルに転換していく必要がある。 ・市民の積極的な利用により、事業者が収入増となれば、運転士の待遇改善につながり、結果として公共交通の維持につながるのではないかと。 ・「市民生活にとって重要なインフラ」であることを明確に打ち出すことが最も重要。 ・世代など、メリハリを付けて公共交通の利用促進を図るべき。 ・全て維持しなければならないという結論ありきでは税金がいくらあっても足りない。 ・市民に公共交通利用を促すのであれば、行政も維持・確保について支援をすることを考えてはどうか。 ・公共交通を維持するためにもっと使おうと思う市民はいない。 ・公共交通の積極的な利用を、と呼び掛けられているが、公共交通がない地域はどうするべきなのか。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>人口の減少や生活様式の多様化による利用者の減少に加え、運転士や整備士などの公共交通の担い手不足の深刻化などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。</p> <p>こうした状況の下、将来にわたって、地域の特性やニーズに応じた生活交通を維持・確保し、持続可能なものとしていくためには、市民、交通事業者、行政のそれぞれが連携しながら、「自分ごと」「みんなごと」として主体的に役割を果たしていく必要があると考えております。特に、市民の皆様には、公共交通を積極的に利用し、支えていただくことが何よりも重要です。</p> <p>また、日常的に利用できる公共交通がない地域においては、地域の実情にあった生活交通の確保に向けて、地域の皆様と共に検討を進めてまいります。</p> <p>本市としても、市民や交通事業者への支援のほか、三者が一体となった取組の推進など、自らの役割をしっかりと果たしてまいります。</p>
<p>【計画の策定意義、基本的な考え方に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市も含めた広域圏を踏まえた視点も必要ではないかと。 ・鉄道・タクシーの視点が薄く、記載内容がバスに寄っている印象。各エリアで交通手段を組み合わせどうネットワークを構築するかの視点が必要では。 ・具体的な取組について、「検討」「連携」といった言葉で終わっているのが気になった。もう少し具体的な方向性や内容を書けないか。 ・既に「歩くまち・京都」総合交通戦略が策定されており、この計画の必要性がよく分からない。 ・そもそも「交通空白地域（交通困難地域）の解消」（＝市内すべての地域に公共交通を）というテーマ設定がない。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>「地域公共交通計画」は、地域にとって望ましい交通サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。</p> <p>本計画は、令和3年に改定した「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の個別計画に位置付け、同戦略の柱の一つである「持続可能なまちづくりを実現する交通ネットワークの形成」の施策・推進項目を基本に、今後5年間に重点的に取り組んでいく内容を取りまとめたものです。</p> <p>計画策定に当たり、都心部、周辺部、中山間地域等といった本市域の地域特性を踏まえ、エリアごとの公共交通に係る現状・課題、今後の方向性を明らかにしました。</p> <p>本市域をきめ細やかに運行しているバス事業者のほか、鉄道やタクシー事業者など数多くの事業者がネットワークを構築しているという本市の特徴を踏まえ、事業者の枠を越えて連携を深め、市民のニーズや地域の実情を踏まえた最適な生活交通の実現を目指してまいります。</p>

【評価指標・目標値に関する御意見】

- ・公共交通は、影響を受ける要素が多様で複雑であるため、成果を検証する指標が重要。
- ・目標値を定めない評価指標があるが、それで良いのか。
- ・全体的な指標と個別の指標があり、バランスが悪い。公的資金投入額は、敬老乗車証負担金も含めるべき。

など

【計画の今後の進め方に関する御意見】

- ・計画の推進は行政だけでできることではない。市民、民間と協働して進めてほしい。
- ・公共交通を維持・確保することは重要だが、将来の世代の負担を増やさないう気を付ける必要がある。
- ・計画内容を進めるだけでも相当の苦労があると思う。市民の意見を聞きながら、しっかりと取り組んでほしい。
- ・特に周辺部や山間部においては、チャレンジングな取組が必要。
- ・国や京都府と協調するとともに、国庫補助や民間活力の活用などにより、少しでも施策が進捗することを期待する。

など

本計画においては、達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、評価指標と目標値を設定しました。

指標の内容は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 における指標や、国が定める「地域公共交通計画等の作成と運用の手引」を参考にしております。

計画の策定後も、評価指標等を参考にして計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行う「PDCA サイクル」を実施します。また、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は計画の見直しを行います。

本市では、これまでから、市民、交通事業者、行政等の幅広い関係者と連携し、「歩くまち・京都」の取組を推進してまいりました。

今後も、必要に応じて国に対して予算措置を要望するなど、連携をより一層強化するとともに、地域の声に耳を傾けながら、それぞれの地域が抱える交通課題の解決に向け、市民・交通事業者・行政の三者が一体となり、計画に掲げる取組を着実に進めてまいります。

2 京都市の公共交通に係る現状・課題について（85件）

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>【市域全体の公共交通に係る現状・課題に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通は、市全体の都市政策に連動して在り方が問われるもの。観光客ではなく住民が利用しなければ維持できない。 ・地下鉄が大量高速輸送のポテンシャルをいかせておらず、バスが地下鉄のフィーダー輸送を担うという役割分担が完全ではない。 ・路線の長いバスに頼らず、鉄道と都心部の循環系統、周辺部を網羅する路線で輸送を分担する形態を目指すべき。 ・高齢化の急速な進行に伴い、コミュニティバスがきめ細かく街の隅々を巡回するなど、交通弱者に寄り添った施策が必要になる。 ・バスが走っていない地域の代替となる交通手段として、ジャンボタクシーなどを活用した公共交通を創設してほしい。 ・地下鉄延伸について言及しないのはなぜか。 ・周辺部でバスの利用が少ないのは、時間的にも経済的にも快適性にも劣り、自動車や自転車の方が便利だからである。 ・一般的に交通不便地域は、土地も固定資産税も安い。生涯にわたって住民が得る経済的メリットは多いにもかかわらず、公共交通の不便さを訴えるのは違和感がある。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、環境等のさまざまな分野に影響し、地域社会全体の価値を高めるものであり、幅広い分野における政策と連携した取組を推進する必要があると考えております。</p> <p>計画の策定に当たっては、都心部、周辺部、中山間地域等といった本市域の地域特性を踏まえ、エリアごとの現況・課題や今後の取組の方向性を掲げております。</p> <p>主に周辺部や中山間地域等では、地域の輸送資源を総動員して地域の実情を踏まえた移動手段を確保する必要があり、既存の交通サービスを維持できない場合には、市民・交通事業者・行政の三者の連携の下、地域にとって最適な交通手段について議論を進めるとともに、本市も必要な支援を検討・実施してまいります。</p> <p>今後、三者が一体となり、計画に掲げる取組を展開することで、市民の暮らしを支える生活交通を維持・確保し、人と公共交通優先のまちづくりを進めてまいります。</p> <p>地下鉄の延伸については、本市の財政状況が大変厳しく、また、地下鉄事業が依然として巨額の債務を抱えている状況下において、困難と認識しております。</p>
<p>【各地域の公共交通に係る現況・課題に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・左京区久多地域などの山岳部については、京都市が率先してバス網を構築してはどうか。 ・洛西地域をバスだけのまちなしにしないでほしい。 ・新林本通境谷交差点から大原野インター方向にはバスが運行しておらず、高齢者が多いため、交通手段がなくて困っている。 ・伏見区桃山南地域は駅・バス停から500m超の面積が半分を占めており、こうした地域を交通空白地域と認定し、公共交通を導入してほしい。 ・伏見区藤城学区において、早急にモビリティ・マネジメントに取り組み、公共交通を導入してほしい。 ・向島ニュータウンは、駅が遠く、アクセスも悪く、区役所に行くにもとても不便。タクシーしか利用したことがない。もっと小回りの利く交通機関を走らせてほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>計画素案では、都心部、周辺部、中山間地域等といった本市域の地域特性を踏まえて、エリアごとの現状や課題、今後の方向性を示しています。一部、地域別の状況を記載していますが、これらは、国等の公的支援の対象となる公共交通が運行している中山間地域等や、これまでから利用促進・利便性向上に取り組んできた山科・洛西地域など、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置している地域の取組状況や今後の方向性についてまとめているものです。</p> <p>公共交通の運行状況は地域によって異なるものであり、その課題への対応については、駅やバス停までの距離や運行頻度、土地の高低差、地域の人口構成など、地域の実情に応じて検討していく必要があります。</p> <p>引き続き、地域の実情を把握している区役所等とも連携し、市民の意見に耳を傾けながら、計画に掲げる取組を進めることで、生活交通の維持・確保に努めてまいります。</p>

【交通混雑の現況・課題に関する御意見】

- ・ 同じ方向に向かうバスが同じタイミングで来る。バスによって道が混雑し、渋滞を生み出している。
- ・ 路線バスを多くの観光客が利用することで市民生活に支障を来していることをどう考えているのか。
- ・ 多様なモビリティがまちなかに溢れ、パークアンドライドの取組がなされている中、自動車を利用することで生じる弊害は、自動車利用者自身が負うべき。

など

本市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向けて取り組んできた結果、クルマに過度に依存しない、徒歩・公共交通を中心としたまちや暮らし、観光への転換が進んでいます。

通勤・通学等の生活利用に加え、観光客や入浴者の増加により、市内のバス路線・ダイヤが充実し、利便性を支えてきたという面がある一方で、一部の観光地を結ぶバス路線においては混雑を引き起こす一面もあり、その緩和を図るため、この間、車内混雑の緩和、パークアンドライドの推進、観光地等交通対策、京都駅一極集中の緩和に向けた情報発信の強化などに取り組んでまいりました。

引き続き、市民・観光客の双方にとって、便利で快適な移動が実現するよう、観光における時期・時間・場所の分散化の取組とも連携しつつ、混雑緩和・解消につながる取組を進めることで、生活利用と観光利用との調和を図ってまいります。

3 目標を実現するための取組について（238件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
<p>理念1 市民生活を支える交通手段の維持・確保に関すること</p>	69	
<p>【①交通事業者や行政の連携強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市バスIC定期券の民間バスとの共通利用の取組を拡大してほしい。また、対象者を高校生に拡大してほしい。 ・事業者の枠を超えた京都市全域の公共交通を利用できる1日券などの導入が効果的である。くわえて、観光有料施設の入場料込みであればなおよい。 ・事業者間の共同運行以外に増便の手立てはない。 ・西京極地域・桂地域の路線バスは、市バスと民間バスともパターンダイヤ化するなど利便性を向上させてはどうか。 ・洛西地域では、市バスと民間バスとでダイヤ、運行間隔、運賃制度の調整を行う。 ・洛西地域を運行するバスを均一運賃にすることにより、増収を図ってはどうか。 <p style="text-align: right;">など</p>	28	<p>本市では、市民、京都を訪れる全ての人が、快適、便利に利用できる公共交通の実現を目指すため、市内を運行する鉄道・バス事業者からなる「京都市公共交通ネットワーク会議」を設置し、多くの事業者がまちの足を担う「京都ならではの」取組を進めてきました。</p> <p>この間、複数の交通事業者のダイヤや路線、のりば等の案内表示の共通化や、事業者間で異なる停留所名の統一、共同運行、パターンダイヤ化、乗車券の共通利用化や利用範囲の拡大による運賃制度のシームレス化など、様々な取組を進めてきました。</p> <p>引き続き、事業者の枠を超えた連携を深め、市民のニーズや地域の実情を踏まえた最適な生活交通の実現を目指してまいります。</p> <p>また、均一運賃区間については、民間バス事業者の合意の下、この間、順次拡大を図ってまいりました。各事業者とも厳しい経営状況ではありますが、引き続き拡大に向けて取り組んでまいります。</p>
<p>【②地域の輸送資源の総動員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車で輸送を行っている事業者に協力を求め、その送迎バスに住民を混乗させてもらう、又は、運転士、車両を供出してもらってはどうか。 ・バス路線が維持できない地域では、10人乗り程度の乗合タクシーに置き換え、京都市が支援してでも公共交通を守ること。 ・右京区京北地域において、ふるさとバスの大型バスに替えて、高齢者でも利用しやすい交通手段の確保について検討を進めるべき。 <p style="text-align: right;">など</p>	5	<p>人口の減少に伴う利用者の減少等により、本市においても一部の地域において、既存の鉄道・バス・タクシー事業者による交通サービスを維持することが困難になりつつあります。</p> <p>今後も生活交通を維持・確保していくためには、国の支援制度等も活用し、既存の交通サービスの維持を図るとともに、地域、交通事業者、行政の三者の連携の下、自家用有償旅客運送や地域の輸送資源の活用など、代替となる交通手段を確保する取組も重要になります。</p> <p>本市としては、三者が一体となり、共に地域にとって最適な交通手段について議論を進めるほか、そうした交通手段が維持可能なものとなるよう、必要な支援を行ってまいります。</p>
<p>【③公共交通の担い手の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通をしっかりと守っていくためにも、人材不足の問題を強烈なインパクトで前面に押し出すべきである。 ・少ない担い手でどう公共交通を維持していく 	28	<p>全国的に公共交通の担い手確保の問題は深刻となっています。減便や路線の休廃止などが相次いでおり、本市も例外ではありません。</p> <p>その解決に向けては、交通事業者によ</p>

<p>のかを主軸に考えるべきではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の担い手確保について、PRに費用を掛ければよいという姿勢はどうかと思う。 既存のバス路線の廃止とセットで乗合タクシーの実証実験を行ってはどうか。 担い手不足の解決には、運賃改定による交通事業者の増収を原資とした処遇改善が必要ではないか。しかし、素案には運賃改定の記述が見当たらない。公共交通のサービス水準の維持のためにも、運賃改定が必要なことを計画で明確に表明すべきではないか。 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の公共交通の衰退につながりかねないのではないか。 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 style="text-align: right;">など</p>		<p>る処遇や採用、輸送効率の改善はもとより、自治体や国が総力を挙げて取り組む必要がある課題であると認識しております。</p> <p>本市の今年度の9月補正予算においては、新たに担い手不足対策を盛り込み、交通事業者が実施する広報やセミナー等に対する支援や、本市が公共交通の担い手としての役割や魅力発信を行うことによる、公共交通に対するイメージの向上に取り組めます。</p> <p>引き続き、公共交通を支える担い手の確保に向け、関係機関等とも連携しながら取り組んでまいります。</p> <p>また、ライドシェアにつきましては、国において議論が緒に就いたところであり、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なされるべきものと考えており、引き続き国の検討状況や、議論の動向を注視してまいります。</p>
<p>【④地域が主体となった取組と行政による支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一定の利用者が見込める場合、自主運行バス、デマンド交通等への公的支援を検討してほしい。 交通政策に精通したアドバイザーを設置し、住民が支え合いながら運営する交通の導入を支援してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>	4	<p>既存の交通サービスの維持が困難な状況となった場合、地域の声に耳を傾けながら、市民・交通事業者・行政の三者が連携し、生活交通の維持・確保に向けた手法の一つとして「地域が主体的に実施する運行（住民バス）」も検討します。</p> <p>本市としては、こうした「住民バス」の持続可能性を高め、生活の足を維持・確保していくため、支援制度（地域主体の生活交通確保補助金）の充実についても検討してまいります。</p>
<p>【⑤利用促進の取組の更なる展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。事例紹介を含め京都市が取り組むべき。 人口が減少している地域で住民の自発的な取組が見られない地域では総合的な地域交通の維持の観点から自動車利用者に課税し、路線バス維持に寄与させる仕組みの検討が必要。 <p style="text-align: right;">など</p>	4	<p>公共交通を将来に渡って維持・確保していくためには、市民が「自分ごと」「みんなごと」として、公共交通を積極的に利用し、地域が一体となって公共交通を支えるという意識の広がりが何よりも重要であり、これまで公共交通を利用していない層を含め、より幅広いターゲット層に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>また、この間、地域住民が中心となり、バスの利用促進を図る取組を継続して行われたことでバスの利用者が増加し、利便性の向上につながっている事例も見られます。各地域における取組事例を紹介するなど、全市的にこうした取組が広がるよう、地域の実情を把握している区役所とも連携しながら取り組んでまいります。</p>

理念2 未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上に関すること	169	
<p>【⑥安心・安全・快適・便利な利用環境の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民、観光客ともに快適に過ごせるバス待ち環境を整備することで利用頻度が高まると考える。また、バスの駅は積極的に設置すべき。 ・駅やバス停から周辺の商業施設等に屋根がつながっているとありがたい。直接施設の中に入れできると更に便利である。 ・危険なバス停を早急になくすべき。 ・交通事業者ごとで案内表示の内容が異なっているため視覚的に非常に分かりづらい。統一したデザインで掲出してほしい。 ・乗換えのメリットは分かるが、いざ現地に行くところに行ったらいいか分からない。スマートフォンでの発信も大事だが、アナログ看板も大事にしてほしい。 ・小さな子ども連れなど、公共交通を利用したいのに利用できない状況にあることを分かってほしい。女性専用車両はあるのに、なぜ、親子専用車両はないのか。 <p style="text-align: right;">など</p>	29	<p>本市では、これまでから、全ての人が安心・安全で円滑に暮らすことのできるユニバーサルな社会を目指し、駅等の旅客施設や周辺道路のバリアフリー化整備をはじめ、様々な取組を進めてまいりました。</p> <p>バス待ち環境の向上を含め、こうしたハード面の整備はもとより、お互いを理解し、支え合う「心のバリアフリー」の普及啓発といったソフト面の充実も図りながら、交通バリアフリーを引き続き推進してまいります。</p> <p>また、交通ネットワーク全体の利便性向上を図るうえで、鉄道・バスやタクシーなど、様々な交通手段の結節点である駅やバスターミナルでの円滑な乗継・乗換機能の確保は重要であり、引き続き、その充実に取り組んでまいります。</p>
<p>【⑦他の分野・サービス等との共創】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「貨客混載事業」については、介護車両の車椅子リフトにコンテナを積みばよい。マイクロバスなら8人程度乗車可能で、中山間地域等の運行に最適である。 ・スクールバスは公共のものではない。 ・商業施設は、地下鉄・バスにセールや企画展の広告を依頼すべき。 	3	<p>本市では、これまでから、路線バス車両を活用した貨客混載事業やスクールバスにおける生徒と住民の混乗利用などに加え、タクシー車両を活用した貨客混載の実証運行が行われるなど、交通を地域の暮らしと一体で捉え、交通以外の分野と連携して行う「共創」の取組が進められています。</p> <p>こうした取組がより幅広い分野に広がるよう、引き続き、取り組んでまいります。</p>
<p>【⑧ラストワンマイルの多様なモビリティ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷物のある人はタクシーやライドシェアを、荷物のない人はレンタル自転車や電動キックボードを活用することを推進してはどうか。 ・シェアサイクルポートの設置箇所は、ターゲットを明確にしなければならない。最寄りの鉄道駅と大学の建物前がふさわしい。 ・自転車の通行禁止区域を周知する動画を作成し、それを見た人だけがレンタル自転車等を利用できる制度としてほしい。 ・パーソナルモビリティ・電動キックボードは、歩道を走行されては危険であり、車道では自転車の妨げになる。観光客を中心にした発想であり、納得しがたい。 <p style="text-align: right;">など</p>	10	<p>本市では、公共交通を補完し、市民等の移動の利便性の向上を図る手段として、シェアサイクルを推進することとしています。</p> <p>また、ラストワンマイルを支える多様なモビリティが実用化されることにより、更に便利に移動することが可能になる一方、他の移動手段（徒歩・自転車・自動車等）も含めた道路空間全体の安心・安全の確保を念頭に、利用ルール・マナーの徹底を図る必要があります。</p> <p>引き続き、国の動向を踏まえつつ、警察等とも連携し、安心・安全な活用の在り方等について検討を進めてまいります。</p>

<p>【⑨新技術（DX・GX等）の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑データや運行データの整備・配信について、様々な事業者の仕様を参考にし、システムを統一するべき。 ・回数券や紙の定期券を全ての公共交通で廃止し、IC定期券やICカードで利用率に応じた割引制度を推進する。 ・クレジット決済を導入し、タッチ決済の場合は地下鉄運賃を割り引くなど旅行者を地下鉄に誘導する。 ・洛西ニュータウンで無人運転バスを運行する。 ・バスロケーションシステムの精度を高める。 <p>など</p>	21	<p>目覚ましいスピードで技術革新が進んでおり、また、データのオープン化やDX（デジタルトランスフォーメーション）の進展により、MaaSをはじめ、交通部門でも様々なサービス向上等の効果が期待できます。</p> <p>今後、将来にわたり、こうした技術革新等が公共交通サービスの更なる向上や利用促進につながるよう、幅広い観点から検討を進めてまいります。</p>
<p>【⑩市民生活と調和した観光・混雑緩和】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の動線を生活から分離させ、交通資源の最適化を図ることが必要。観光路線からはしっかりと収益を上げて、生活路線の維持や充実を図ってほしい。 ・市バスの混雑が戻ってきているため、観光利用と生活利用と分けるため、市バスの急行システムの復活を要望する。 ・混雑している市バスの循環系統に連節車両を導入し、生活利用と観光利用を分散させる。 ・京都市がパークアンドライドでの観光を促進していることはほぼ認知されていないように感じる。インターチェンジからアクセスしやすい箇所に拠点を整備して周知するべき。 ・嵐山や東山などへは鉄道利用を推奨するよう取り組むべき。 ・タクシーは台数のミスマッチが生じているため、AIや過去の需要から予測し、出勤する運転士数などを検討する。 ・京都駅から清水寺への直行便など、観光客に特化した路線があったらよい。金額は高く設定する。 ・京都市中（いわゆる観光エリア）においては、自家用車や観光バスの流入禁止（郊外の鉄道駅に大規模駐車場を整備して、鉄道などの公共交通に乗換えを強制する）と市電の復活をセットで行うべきである。 ・観光客の総量規制を考えるべきである。 <p>など</p>	106	<p>通勤・通学等の利用に加え、観光客等、入浴者による利用により、早朝・深夜の運行、高頻度の運行や、路線網の充実が実現し、市民の利便性を支えている一方で、一部の観光地を結ぶバス路線においては混雑を引き起こす一面があります。こうした認識の下、観光等の利用と市民生活の両立を図る観点から、混雑緩和を図る必要があります。</p> <p>この間、パークアンドライドの推進、京都駅一極集中の緩和に向けた情報発信の強化などに取り組んでおり、鉄道とバスとを組み合わせたルートの利用促進をはじめ、さまざまな混雑緩和の取組を実施しております。</p> <p>また、交通局においては、秋の観光シーズンにおける混雑緩和策として、市バス・地下鉄の臨時増発などの取組を実施しています。</p> <p>引き続き、時期・時間・場所の分散化により観光客の集中を防ぐ取組や観光バスの路上滞留対策を推進するとともに、鉄道・バス等に関する移動情報の発信や乗換案内、誘導などにより、移動の分散化を促進することで、混雑対策や移動経路の分散化等に資する交通ネットワーク機能の強化を図ってまいります。</p>

4 その他（99件）

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>【運賃制度に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民専用のチャージ式市バス割引カードを作ってはどうか。 ・「きょうとエコサマー」のように、小児運賃を無料化し、利用促進を図ってはどうか。 ・地下鉄もバスも運賃が高すぎる。実験的に初乗り運賃を200円程度にしてはどうか。 ・通学定期などの割引率を拡充すべき。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>運賃制度については、交通事業者の経営の根幹をなすものであり、新たな割引の実施等に当たっては、慎重に検討する必要があります。</p> <p>交通事業者を取り巻く経営環境が厳しい中ではありますが、交通事業者と行政が連携して運賃制度のシームレス化等の取組を進めてまいります。</p>
<p>【新しい公共交通システムに関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内中心部の市バスを廃止し、LRTを導入してはどうか。運転士一人当たりの輸送人員も増え、導入コストはかかるが、ランニングコストは抑えられる。 ・洛西地域が高齢化したのは、市中心部とを結ぶ鉄軌道がなく不便だからである。鉄軌道の新設とバス交通で人口は戻る。 ・ロープウェイを導入してはどうか（YOKOHAMA AIR CABIN や Zipper を例示）。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>LRTは輸送力の大きさや定時性・速達性の高さから公共交通の利便性向上に資するなど、魅力ある交通システムである一方で、車線の減少や交差点の交通処理に影響するなど、自動車交通に与える影響が大きく、また、既存の路線バスとのすみ分けにも課題があります。</p> <p>新しい公共交通システムについては、国・他都市の事例や動向も踏まえつつ、それぞれの地域特性やニーズも踏まえたうえで、様々な観点から幅広く可能性を検討してまいります。</p>
<p>【交通事業者の事業運営に関する御意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同一箇所の停留所名称を統一してはどうか。 ・停留所に路線図、運賃表、利用可能な乗車券を掲示すべき。 ・バスの始発便のダイヤを繰り上げてほしい。 ・快速バスを運行してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>同一箇所の停留所名称については、これまでから交通事業者間の連携の下、統一に向けた取組を進めてまいりました。</p> <p>その他、いただいた御意見につきましては、交通事業者とも共有するとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車のマナーがあまりにも酷い。購入時等に販売店に講習を義務付けたらどうか。 ・京都市は路上駐車が多すぎる。徹底的な違法駐車摘発により現状を改善すべき。 ・敬老乗車証制度の見直しについて、高齢者の免許返納を促す立場である行政が逆のことをしていると思えない。 ・現役世代に公共交通維持の負担を押し付けることなく、高齢世代も含めた公平な負担が必要。敬老乗車証制度の見直しはやむを得ない。 ・交通局を民営化すべき。 ・コインパーキングの料金に課税して、公共交通の利用促進と税収増加を図ってはどうか。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>いただいた御意見につきましては、関係部局等とも共有するとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>