

Point 3 より便利にご利用いただけるダイヤ編成

夜間時間帯の運行充実

■ 四楽界わいから各方面を結ぶ系統の最終便の時刻を繰り下げます。(最大20分)

10	21:56 (平日15分、土曜・休日22分繰り下)
31	22:00 (平日20分繰り下)
80	22:25 (平日11分繰り下)
13	22:40 (平日20分繰り下)
43	21:00 (平日10分繰り下)



深夜バスの運行日拡大

深夜バスは平日・土曜ダイヤに運行してありますが、地下鉄深夜線(コトノライナー)の運行日にあわせて、平日と土曜日の両日においても新たに運行します。

地下鉄をはじめとする鉄道との乗継利便性向上

■ 回送の営業化
75 本条天神川駅前～山越中町の区間を増便します。

平日	+3回	土曜・休日	+1回
206 山越中町			
平日	+3回	土曜・休日	+1回
93 山越中町			



■ 乗継利便性向上
最終バスの運行時刻を早くし、今までより1本早い地下鉄に乗り継ぎただけできるようになります。

少少出陣	206	23:30
丸太町駅	93	22:50

Point 4 車内案内モニター案内表示の充実

■ 停留所表示の4国語対応(日・英・中・ハンブル)にご案内します!
■ 停留所名のひらがな表記の追加
■ 鉄道への乗換案内表示の充実
■ 車内モニター画面の表示
■ 手荷物をお持ちのお客様へのご案内



3月17日から地下鉄も新ダイヤを実施!

もっと便利に! もっと快適に!
地下鉄では、2018年3月17日(土)の始発から、地下鉄丸線、東西線のダイヤ改正を実施します。

- お客様の増加に伴う混雑を緩和し、より快適にご利用いただけるように、朝夕の通勤・通学時間帯に4往復の増便を実施します。(平日ダイヤのみ)
- 国際会館駅の始発を5分早め、市バスや他社線との乗継ぎをより便利にします。(平日ダイヤ・土休ダイヤ共通)
- 国際会館駅発 5時23分→5時18分に変更!
- お客様に乗り換え等でお不便をおかけしている京阪列車の「京都市役所前駅」止まりについて、始発～9時台(土休ダイヤは始発～6時台)を除く全時間帯で京阪列車の京都市役所前駅止まりを無くし、全てを太秦天神川駅行きとすることで、お客様の利便性向上を図ります。
- 地下鉄丸線、JIL山線、東電山線と接続本数を増やし、乗り換えをより便利にするのと同時に市内の西部から東部地域、さらにびわ湖津大津地域を結ぶ鉄道アクセスを強化します。

2018.3/17 新一日乗車券を発売します!!

発行乗車券	新乗車券	現行の市バス・京都バス一日乗車券カードの取扱い
京都観光一日乗車券 1,200円	地下鉄+バス一日券 900円	通行券を社外に譲渡・転売して利用することはできません。乗車券には有効期限があり、利用期限は発行日より5日以内です。
京都観光二日乗車券 2,000円	地下鉄+バス二日券 1,700円	発行の乗車券は利用できなくなる場合があります。市バス・地下鉄乗車券は、交際関係などで譲渡する場合は、失効又は無効となります。
市バス+京都バス一日乗車券カード 500円	バス一日券 600円	大人券は500円の乗車、500円増し1000円で新乗車券に切り替え可能です。
市営地下鉄1dayフリーチケット 600円	地下鉄一日券 (価格は変更なし)	市営地下鉄1dayフリーチケットは、本日の乗車券として利用できません。

手荷物をお持ちのお客様へのお問い合わせ先

市バス・地下鉄案内 ナビダイヤル 0570-666-846 (7:30～19:30)

2018 3/17 市バス 新ダイヤスタート

市バスの利便性向上と混雑緩和に向けて

Point 1 市バスの混雑対策

- 朝ラッシュ時間帯の増便
■ 西大路通を運行する 205 を増便します。(平日・土休とも)
- 大学への通学輸送の充実
■ 立命館大学(京都キャンパス)のキャンパス内からの発車便を拡大します。
- 京都産業大学(伏見キャンパス)を増便します。
- 教大大学(上京区)の京都駅発着便を拡大します。
- 京都大学・京都大学・京都大学と結ぶ京大病院・京都大学・京都大学・京都大学と結ぶ京大病院を増便します。

Point 2 地域主体のMMFと路線・ダイヤの充実

- 継続したMMFの取組により、ご利用が増えている地域を運行する系統の増便
- 北区・西京区北部(地域) 37
- 西京区・松陽学区 69
- 西京区・福西学区 4
- 市バス利用の機会が高まっている地域での新たな試行運行
- 上京区・仁和学区 52
- 四条丸・二条駅+仁和学区(七本松通) 立命館大学
- 新たに「七本松通」+七本松(仁和寺)停留所を新設します。

2018.3/17 同時実施! 地下鉄ダイヤ改正

8年ぶりとなるダイヤの全面改正を実施します!

広告欄

Point 1 市バスの混雑対策

混雑度合いが高まっているエリアを運行する主要路線の増便

■ 東山エリア
16回/日増便(毎日)
京都駅と東山エリアとを結ぶ観光系統「洛バス」100を増便します。

■ 八条O202を東山通から京都駅に向かうお客様が集中する夕方時間帯に増便します。

■ 86・臨(東)を四条河原町経由に経路変更します。

■ 二条城・金閣寺エリア
京都駅と二条城・金閣寺とを結ぶ急行系統「急行」を増便します。

京都駅発→二条城方面	8回→13回/日(毎日)
金閣寺発→京都駅方面	10回→16回/日(毎日)

■ 嵐山エリア
京都駅前「嵐山方面」行きのりばを市バス・京都バスとも「C6のりば」に統合します。

市バス+京都バス	10分間隔(8回/日)
同-のりばから乗車いただけ、わかりやすく、更に「便利」!	

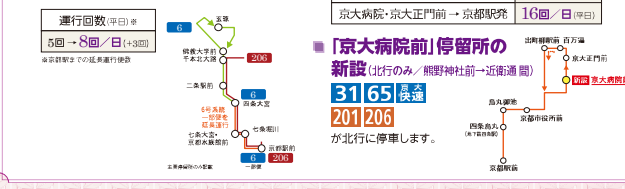
大学への通学輸送等の充実

■ 立命館大学(京都キャンパス)
205のキャンパス内発車便の拡大

14:15時台(3回増便)まで拡大	11回→16回/日(土・日)
-------------------	----------------

■ 京都産業大学
北3の増便

■ 佛教大学(東野キャンパス)
6の京都駅発着便を拡大



朝ラッシュ時間帯の増便

■ 西大路通 205 7時台～8時台に増便します。
■ 松尾橋・梅津段町 3 松尾橋～京都外大前の区間を増便します。

Point 2 地域主体のMMFと路線・ダイヤの充実

■ 37 西京区北部(地域) 平日・土曜・休日ダイヤとも増便します。

運行回数	9回→13回/日(土・日)
始発便(時)	6:43 (20分繰り上)
最終便(平日)	21:05 (20分繰り下)

■ 4 福西学区 朝の通勤・通学時間帯(平日7時台)のJR桂川駅方面行きを増便します。

■ 69 松陽学区 朝の通勤・通学時間帯(平日6時台)のJR桂川駅方面行きを増便します。

■ 52 仁和学区 市バス利用の機会が高まっている学区内の七本松通を結ぶ二条駅や四条丸とを結ぶ52を試行運行します。



市バスの主な混雑対策事業について（平成30年度）

1 「バス一日券」及び「地下鉄・バス一日券（二日券）」の価格適正化による対策
（市バスから地下鉄への誘導）

（キャリアバッグ等を配送する手ぶら観光カウンターの案内を含む。）

（単位：千円，税込）

<p>関西国際空港等からの観光客に対する手ぶら観光等の周知 〈7,000千円 うち宿泊税充当額 7,000千円〉</p>	<p>JR西日本をはじめとした民間事業者等との連携により、関西国際空港や大阪国際空港等から公共交通機関で入浴される観光客に対し、キャリアバッグ等を配送する手ぶら観光カウンターや「地下鉄・バス一日券」等の価格の見直しに合わせた地下鉄も上手に利用した観光を案内するチラシ等の作成・周知</p>
<p>京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”の活動の充実 〈36,000千円 うち宿泊税充当額 2,000千円〉</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・京都駅や主要観光地最寄りの停留所で、語学に堪能なスタッフがきめ細やかな交通・観光案内を行っている「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」について、活動日数を拡充 ・秋の京都観光のピークである11月は平日も含め毎日観光のスタート地点である京都駅で活動するとともに、キャリアバッグ等を配送する「手ぶら観光カウンター」への案内や「地下鉄・バス一日券」等の価格の見直しに合わせ、地下鉄も上手に活用した観光地への案内を強化 年間160日程度→177日程度（+17日間）
<p>国内・海外のメディアに対するPR 〈4,900千円〉</p>	<p>地下鉄と市バスを組み合わせた観光ルートをマスメディアとタイアップし、関係部局とも連携して国内及び海外の観光客にPR 国内：雑誌での記事の掲載 海外：ガイドブック広告枠の掲載</p>
<p>地下鉄・バス一日券を使った快適・便利な観光ルート等のPR 〈11,008千円〉</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄と市バスを組み合わせた観光ルートの案内による地下鉄・バス一日券等のPR ・手荷物預かりや配送サービスの利用促進PR <p>以上を地下鉄・市バス応援キャラクター「太秦萌」も活用したポスター、チラシ、リーフレットにより実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都駅構内で観光客に対してPR

2 運行方法の改善等による対策

(単位：千円，税込)

<p>「前乗り後降り方式」の導入 (洛バス 100 号系統) (24,000 千円 うち宿泊税充当額 19,200 千円)</p>	<p>市バスの混雑緩和に向けて，前扉を乗車口とし，先に運賃をお支払いいただき，車両の中ほどにある広い後扉からスムーズに降車いただく「前乗り後降り方式」を導入するに当たり，洛バス 100 号系統に係るバス車両及び停留所の改修等を実施</p>
<p>京都駅へ向かわれるお客様に対し，市バスから地下鉄へ無料で乗り換えられる「振替輸送」の拡充 (13,000 千円)</p>	<p>東西線東山駅（東山通から京都駅へ向かうお客様） 【充実】 9 日間 → 18 日間 烏丸線北大路駅（金閣寺周辺から京都駅へ向かうお客様） 【新規】 18 日間 ※ GWや秋の観光シーズンの土休日の混雑に対応</p>
<p>扉開閉時に注意喚起する案内放送の多言語化 (バス乗車における安全・円滑な扉の開閉) (3,733 千円)</p>	<p>乗車取扱中に入口扉近くに立たれたお客様に対して，2 箇国語（日・英）で注意喚起を行うための自動放送装置の改修</p>
<p>市バス車内モニターでのマナー啓発 【平成 30 年 3 月 17 日実施】</p>	<p>キャリーバッグやリュックサック等の取扱マナーについて，車内モニター画面にイラストと 2 箇国語（日・英）で表示</p>

3 路線・ダイヤの充実による対策

(単位：千円，税込)

<p>新ダイヤの実施 【平成 30 年 3 月 17 日実施】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・朝ラッシュ時間帯の増便（西大路通，四条通） ・大学への通学系統の運行の充実（立命館大学，京都産業大学，佛教大学及び京都大学・京大病院） ・混雑度合いが高まっているエリアを運行する主要路線の増便（東山方面，金閣寺方面など）
<p>どなたでも乗車しやすく，多客輸送にも対応できるラッシュ型車両の導入 (1,130,448 千円)</p>	<p>混雑緩和のため，車内後部の通路幅を広く確保したラッシュ型車両の導入（29 年度：42 両（うち増車 4 両），30 年度：44 両（うち増車 10 両））</p>
<p>横大路営業所のバス留置スペースを確保するための整備工事 (31,300 千円)</p>	<p>横大路営業所において，新たなバス留置スペースを確保するため，駐車場整備等の設計及び工事を実施</p>

< 予算額合計 >

合計	1,261,389 千円 (税込み)
うち宿泊税対象事業費 (宿泊税充当額)	67,000 千円 (税込み) (28,200 千円 (税込み))

新しい一日乗車券等の発売及び広報・販売促進活動について

1 新しい一日乗車券等の発売概要

地下鉄・市バスのダイヤ改正に合わせて、平成30年3月17日（土）から、一日乗車券等について、名称・発売価格等を見直し、新たに発売しました。

(1) 名称・発売価格等

旧乗車券	⇒	新乗車券
<p>京都観光一日乗車券 【発売価格】大人 1,200円 小児 600円 【券面デザイン（大人券）】</p> 	⇒	<p>地下鉄・バス一日券 【発売価格】大人 900円 小児 450円 【券面デザイン（大人券）】</p> 
<p>京都観光一日乗車券【山科・醍醐拡大大版】 【発売価格】大人 1,300円 【券面デザイン】</p> 	⇒	<p>※京阪バス(山科・醍醐地域及び市内中心部)も乗車可能（一部路線を除く）。</p>
<p>京都観光二日乗車券 【発売価格】大人 2,000円 小児 1,000円 【券面デザイン（大人券）】</p> 	⇒	<p>地下鉄・バス二日券 【発売価格】大人 1,700円 小児 850円 【券面デザイン（大人券）】</p>  <p>※京阪バス(山科・醍醐地域及び市内中心部)も乗車可能（一部路線を除く）。</p>

市バス・京都バス一日乗車券カード

【発売価格】 大人 500円
小児 250円

【券面デザイン (大人券)】



バス一日券

【発売価格】 大人 600円
小児 300円

【券面デザイン (大人券)】



市営地下鉄 1 day フリーチケット

【発売価格】 大人 600円
小児 300円

【券面デザイン (大人券)】



地下鉄一日券

【発売価格】 変更なし

【券面デザイン (大人券)】



(2) 4箇国語対応の地下鉄一日券の発売について

これまででは、一部の駅に設置したカード自動販売機や駅有人窓口等で、磁気カードの「地下鉄一日券」を発売していましたが、全ての切符売り場にある4箇国語に対応した券売機で、普通券と同じ用紙を使用した「地下鉄一日券」(大型券※)をダイヤ改正日(3月17日(土))から発売し、お客様によりお買い求めいただきやすくしました。

4箇国語に対応した券売機で「地下鉄一日券」を購入していただく場合、お客様が選択された言語(日本語、英語、中国語、ハングル)で印字したものを発売し、外国から来られたお客様にも使いやすくしました。【全国初】

なお、4箇国語に対応した券売機で発売する「地下鉄一日券」は、発売当日のみ利用できます。

※ 普通券(切符)の約3枚分の大きさで発売されます。

(日本語・大人)



(英語・大人)



(中国語・大人)



(ハングル・大人)



2 新しい一日（二日）券の広報及び販売促進活動

今回大幅値下げを行った「地下鉄・バス一日（二日）券」については、地下鉄・市バス・京都バス・京阪バスに御乗車いただける便利でお得な乗車券となり、お客様にバスだけでなく地下鉄も効率的に使うことで市内を移動していただけるよう、積極的に広報や販売促進活動に努めます。

また、手ぶら観光についての情報発信も合わせて行い、市バス車内の混雑対策を一層図ってまいります。

（1）実施している取組

ア 市民・観光客向け

（ア）駅や地下鉄・市バス車内での「地下鉄・バス一日（二日）券」ポスターの掲出（1月下旬から実施済み）、市バス車内に掲出する交通局ニュースによる情報提供（2月から実施）。

【ポスター】



（イ）「地下鉄・バス一日（二日）券」の専用ホームページ

（<http://oneday-pass.kyoto/>）を開設。（3月17日～）

内容

- ・「地下鉄・バス一日（二日）券」券面のQRコードで一発閲覧が可能
- ・旧「観光一日（二日）乗車券」から実施している優待特典内容の紹介（約60施設）
- ・効率的に市内を移動する観光モデルコースの紹介（順次追加）

（ウ）市バスの路線図や御利用方法を掲載したマップ「バスなび」を、地下鉄

も使った観光地へのアクセス早見表などを盛り込み「地下鉄・バスなび」

（日、英、中、ハングル）にリニューアル。（3月17日～）

合わせて、「地下鉄・バス一日（二日）券」についての記事も掲載。

(エ) カード乗車券自動販売機での販売内容の見直し（3月17日～）

【事例：京都駅Dのりばの販売機】



3月16日までは、「市バス・京都バス一日乗車券カード」のみを販売していましたが、
3月17日以降は、「地下鉄・バス一日（二日）券」を目立ちやすい場所に配置して販売を開始しています。

イ 観光客向け

(ア) 旅行雑誌等に「地下鉄・バス一日（二日）券」の情報を掲載。
(一部雑誌は発売済)

- ・MOOK「NHK大河ドラマスペシャル るるぶ西郷どん」（12月発行）
- ・KYOTO GUIDE 24H（12月発行）
- ・るるぶ京都19（1月下旬発行）
- ・JTB MOOK「大人の京都案内」（2月末発行）…別紙1
- ・京都ウォーカー2018 春号（3月上旬発行）
- ・るるぶFREE京都（3月中旬発行）…別紙2
- ・& TRAVEL 京都2019（3月中旬発行）
- ・京都ベスト‘19 超ちいサイズ（3月下旬発行）
- ・月刊「京都」（4月中旬発行）

(2) 今後の取組

ア 市民向けの取組

新しい「地下鉄・バス一日（二日）券」が京阪バスにも乗車することができるようになった利点を活かし、区役所等と連携したPRを検討。

イ 観光客向けの取組

(ア) 入洛前のお客様に向けた取組

- a 総合企画局や産業観光局観光MICE推進室と連携し、旅行情報誌などのマスメディアを通じて情報を発信。海外にも発信できるように京都市海外情報拠点とも連携。
- b JR西日本などの民間事業者とも連携し、関西国際空港などからの公共交通機関でも情報を発信。

(イ) 入洛後のお客様に向けた取組

- a 「地下鉄・バス一日（二日）券」を使った観光モデルコースを記載したリーフレットを発行。

でかける前にチェックしておきたい

京都での交通案内

京都での移動手段などが分からない場合は、京都駅に着いたら京都駅中央口(烏丸口)を出て、駅ビル2階の南北自由道路沿いにある京都総合観光案内所(京なび ☎075-343-0548)へ。アクセス方法やイベント情報などが確認できるほか、地下鉄・バス一日券(→P97)なども購入できる。

※2018年3月17日から京都市交通局のチケット名・値段が変更となります(掲載内容は変更後のものです)

◎京都中心部での移動は…

バスを利用する場合

市バスと京都バスを利用

市バスは京都の市街地を縦横に走り、市内をほぼカバー。JRなどの鉄道と市バスを組み合わせて移動したい。京都バスはJR京都駅前や阪急・京阪四条河原町などから嵯峨・嵐山や大原方面などを結ぶ。郊外エリアへの移動に活用を。

観光にはお得な一日券が便利

地下鉄・バス一日券(→P97)は、地下鉄をはじめ市バス、京都バス(一部路線を除く)・京阪バス(一部路線を除く)が乗り放題で便利。市バス・京都バスの230円均一運賃エリアが乗り放題のバス一日券(→P97)も。

観光名所には急行「洛バス」で

市バスでは観光名所をめぐる急行バス「洛バス」を運行している。運賃は230円均一、3つの系統があり、系統ごとに色が異なる車両のため、旅行者にも分かりやすい。

◆洛バス100号系統(京都駅→東山・平安神宮・銀閣寺方面)

◆洛バス101号系統(京都駅→二条城・北野天満宮・金閣寺方面)

◆洛バス102号系統(北大路バスターミナル→大徳寺・金閣寺・銀閣寺方面)

◎知っておきたい情報

◆起点は京都駅中央口(烏丸口)

JR京都駅には多くの市バスや路線バスが発着する。京都駅前バスチケットセンターではお得な乗車券も購入可能。

◆運賃はいくらなの?

中心部は230円均一運賃エリア。均一エリア外を走る系統は、乗車区間で運賃が変わる。交通系ICカードも利用可。

◆乗り方・払いは?

均一運賃エリア内は整理券不要。エリア外も走る系統は乗車時に整理券を取り、運賃表示機で運賃を確認。降車時に払う。

◆バスの系統場号

バスが走る路線を表す前面の行先部分に数字で表示している。同じ番号でもバス会社で路線が異なるため注意を。

電車を利用する場合

中心部の縦横の移動は市営地下鉄

京都駅を通り、市街地を南北に貫く地下鉄烏丸線と、京阪の三条駅を通り、嵐山方面や山科・醍醐方面に便利な地下鉄東西線の2路線があり、烏丸御池駅で交差している。市営地下鉄が乗り放題のチケットや、市バスも市営地下鉄も利用できる地下鉄・バス一日券(→P97)がある。

京阪電車は洛北や南部をカバー

大阪と京都、琵琶湖方面を結ぶ京阪電車は、洛北エリアへアクセスしやすい終点の出町柳駅まで延びる。八幡市や宇治市(中書島で宇治線に乗り換え)、伏見などの南部エリアも通り、七条駅や祇園四条駅は観光地にも近い。

市街地や嵐山へは阪急電車を

大阪・梅田と四条河原町を結ぶ阪急電鉄京都線は、目的地によって西院駅、大宮駅や、地下鉄に乗り換えができる烏丸駅で下車しよう。特急も停車する桂駅では、嵐山へ延びる嵐山線が運行している。

郊外エリアはJR線を利用

京都駅から山陰本線で嵐山や亀岡方面、美山町への起点となる園部駅・日吉駅などへアクセスでき、奈良線は伏見や宇治、和東町への乗り換え駅の木津駅などを通る。京都線は洛西エリアや山科エリアへの移動にも。

◎知っておきたい情報

◆乗るのが楽しい嵐電

四条大宮や北野白梅町から嵐山へアクセスできる嵐電(らんでん)。民家が連なる住宅街や路面電車のように道路上を走る区間も。

◆叡山電車は景色に注目

出町柳駅から鞍馬・貴船方面へアクセスできる叡山電車では、天井近くまで窓がある車両も運行。紅葉シーズンは特におすすめだ。

◆市街地から嵐山へ

地下鉄東西線の終点・太秦天神川駅と、嵐電の嵐電天神川駅が接続。市街地中心部からも嵐山へアクセスできる。

◆バスとの組合せを

観光シーズン、バスは渋滞で時間がかかることも。最寄り駅まで電車を利用し、バスに乗り換える方法も検討を。

◎ お得な割引きっぷを利用しよう

チケット名	値段	乗車可能な電車・バス					特典※	どこで買う?	アドバイス
		地下鉄	市バス	京都バス	京阪	嵐電			
地下鉄・バス一日券	900円	○	○	△ ^{*1}			あり	京都駅前バスチケットセンター、地下鉄窓口など	主な京都市内の観光地はこれでOK。山科・醍醐方面の京阪バスも利用可。二日券1,700円もある
バス一日券	600円		△ ^{*2}	△ ^{*2}			あり	京都駅前バスチケットセンター、市バス車内など	市街地中心部や嵐山のみどころめぐりに便利
地下鉄一日券	600円	○					あり	地下鉄各駅の窓口など	地下鉄沿線のみどころを移動するのに便利
歩くまち・京都レールきっぷ	1,300円	○			△ ^{*3}	○	あり	京都駅ビル内の京都総合観光案内所「京なび」など	JRを含む5つの鉄道の指定区間が乗り放題
大阪・京都・びわ湖水の路(みずのみち)1dayチケット	1,500円	△ ^{*4}			○		なし	京阪線用は京阪電車京阪線各駅、大津線用は沿線の一部駅	京阪線・大津線(男山ケーブルを除く)が乗り降り自由。地下鉄東西線の一部も利用可
嵐電1日フリーきっぷ	500円					○	あり	四条大宮駅・西院駅・嵐山駅・北野白梅町駅・帷子ノ辻駅	嵐電嵐山本線・北野線が乗り放題
叡電1日乗車券「ええきっぷ」	1,000円					○	あり	出町柳駅・修学院駅・鞍馬駅	叡山電車叡山本線・鞍馬線が乗り放題
鞍馬・貴船1dayチケット(大原エリア拡大版)	1,900円			△ ^{*5}	○	○	あり	京阪電車京阪線各駅(大津線各駅を除く)	京阪線(大津線・男山ケーブルを除く)に加え、叡山電車全線、貴船・鞍馬・大原へ向かう京都バスを利用できる

※特典＝沿線の観光施設で割引などの特典の有無
 ※1＝大原・岩倉・嵐山方面と京都市内中心部の路線が利用可
 ※2＝均一区間のみ利用可。高雄方面、桂・洛西方面、大原方面などは均一運賃区間外
 ※3＝出町柳駅～淀駅、中書島駅～宇治駅、御陵駅～浜大津駅で利用可
 ※4＝三条京阪駅～御陵駅は利用可
 ※5＝出町柳駅前～大原、国際会館駅前～貴船・鞍馬方面などの路線で利用可

◎ 旅の目的に合わせた移動手段を

レンタサイクル

● 渋滞知らずでスイスイ移動

観光シーズンの車の渋滞を避けて移動できる自転車。京都駅をはじめ、市内にレンタサイクルスポットがある。車が入れない路地などでは京都の違う一面が見られることがあるかも。

● レンタルでさぐる車種もさまざま

3段変速のシティサイクルのほか、8段変速車やマウンテンバイクを揃えている店も。宿泊先への配達サービスや返却場所ほか、事前にホームページなどでサービス内容をチェックしておこう。

タクシー

● 貸切りで観光地めぐりも

土地勘や時間がない人はタクシーを利用しよう。各タクシー会社や個人タクシードループでは、貸切りでの観光コースも用意している。春・秋の観光シーズンは事前予約が望ましい。

● 流しのタクシーも便利

京都市内では、駅や観光拠点以外の中心部でも流しのタクシーを拾いやすい。電話でも呼ぶことができるが、多くのタクシーが走る京都は、初乗り運賃にも差があることは留意したい。

知って得する!! 効率良く京都観光へ!!

京都交通ガイド

京都観光の移動は、渋滞を気にせずスムーズに移動できる電車とバスの併用がおすすめ。上手に使いこなして京都観光を楽しもう。

よるバス

河原町と祇園から京都駅までを毎日夜、10分間隔で運行する直行バス。各10便、所要時間も約10分。

運賃:230円 運行時間:かわらまちよるバス(河原町三条北緯22:00~23:30・10分間隔) きおんよるバス(祇園陸20:00~21:30・10分間隔)
河原町ルート:河原町三条北・河原町三条南・四條河原町北・四條河原町南→京都駅
祇園ルート:祇園・四條京阪前・四條河原町・四條高倉・四條烏丸→京都駅

洛バス

系統	代表的な行き先	系統	代表的な行き先
100	三十三間堂、清水寺、祇園、平安神宮、銀閣寺	205	四條河原町、下鴨神社、大徳寺、金閣寺、京都駅
101	二条城、北野天満宮、金閣寺、大徳寺	206	三十三間堂、清水寺、祇園、大徳寺、京都駅
102	銀閣寺、京都御所、北野天満宮、金閣寺	207	四條河原町、祇園、清水寺、東福寺、東寺

100円循環バス

土曜・休日(1月1日を除く)に100円硬貨一枚で乗れる市バス。駐車場や地下鉄などの駅にも接続しているので知っておいて損はなし。
運賃:100円 運行時間:京都市役所発 11:00~17:50(10分間隔)
運行ルート:京都市役所前~烏丸御池~四條烏丸~四條河原町~京都市役所前
※一方循環で運行します

(主要バス&電車路線図)



便利なカード乗車券

京都の街歩きに便利なカード乗車券。地下鉄やバスの利用時、手軽で便利なカードを覚えておこう。

地下鉄・バス一日券

市バス・地下鉄全線、京都バス(※)、京阪バス(※)が乗り降り自由。地下鉄とバスを上手に利用して移動時間を短縮しよう。利用当日は優待割引が受けられます。

※一部路線を除く
料金:大人900円
小人450円

地下鉄一日券

市営地下鉄が1日乗り降り自由の乗車券。利用当日は優待割引が受けられます。

料金:大人600円
小人300円

バス一日券

市バス・京都バスの均一運賃区間が1日乗り降り自由。3乗車以上する場合はお得。利用当日に優待割引は受けられます。

料金:大人600円
小人300円

ICカード乗車券

市バス・地下鉄では、PiTaPaやICOCAなど全10種類の交通系ICカード乗車券(※)が使えます。ICカードによる乗り継ぎ割引サービスもあり便利。
※PiTaPa、ICOCA、Suica、PASMO、TOICA、manaca、nimoca、SUGOCA、はやかけん、Kitaca

※カードデザインは異なる場合があります ※各種乗車券の優待割引はHPで確認してください <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>

市バスの「前乗り後降り方式」実証実験の調査結果及び今後の方向性について

交通局では、市バスの混雑緩和を目指し、平成29年10月及び12月に前扉を乗車口とし、先に運賃をお支払いいただき、車両の中ほどにある広い後扉からスムーズに降車いただく「前乗り後降り方式」の実証実験を100号系統で実施いたしました。

この実証実験における調査結果及び今後の方向性について御報告いたします。

1 実証実験の概要

(1) 実施日

平成29年10月14日（土）、15日（日）、28日（土）、29日（日）
及び12月9日（土）

* 事前調査日：平成29年9月30日（土）、10月1日（日）

(2) 対象系統 別紙1参照

市バス観光系統「洛バス」100号系統の全便（72便/日）* 臨時便を含む。
（京都駅前～五条坂（清水寺）～祇園～岡崎公園 美術館・平安神宮前～銀閣寺前）

(3) 調査内容

以下の3項目の調査を実施し、期待される効果の検証を行いました。

調査項目	調査内容	期待される効果
乗降時間調査	お客様一人当たりの乗車時間及び降車時間の変化 （お客様がよりスムーズに乗降していただけたか） → 調査員が7箇所*の停留所で乗降時間及び乗車・降車それぞれのお客様数を計測 *調査停留所：京都駅前（のりば、おりば）、五条坂（北行）、清水道（南行）、祇園（北行、南行）、銀閣寺前	停留所での 停車時間の短縮
車内御利用 状況調査	立席で御乗車のお客様の御利用状況 （車内におけるお客様の分布状況及び移動状況の把握） → 調査員2名が乗り込み、車内前方・後扉付近・後方のお客様の分布状況や移動状況を調査（12便/日）	車内混雑の緩和 （車内における スムーズな移動）
お客様への アンケート 調査	乗車や降車の状況に対する御意見 （乗車や降車がスムーズであると感じていただけたか） → 停留所で調査票をお客様に配布のうえ郵送で回収 → 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による海外からお越しのお客様への聞き取り	お客様の快適性 向上

* これらの調査に加え、運転士や案内要員への聞き取り調査を実施しました。

2 実証実験におけるお客様の御利用状況

(1) 100号系統の実証実験日のお客様数

区分	事前調査		実証実験				
	9/30(土)	10/1(日)	10/14(土)	10/15(日)	10/28(土)	10/29(日)	12/9(土)
天気	晴	晴／曇	曇	雨	雨	雨	晴／曇
お客様数	9,042人	9,271人	8,794人	7,955人	7,762人	7,777人	8,233人
事前調査日(同一曜日)との比較			△248人	△1,316人	△1,280人	△1,494人	△809人
			△2.7%	△14.2%	△14.2%	△16.1%	△8.9%

(2) アンケート調査によるお客様の属性 (別紙2 P.1~P.4 参照)

【アンケート調査の概要】

配布及び聞き取り総数 5,149件

回答数 1,153件 (郵送回答数: 704件, 聞き取り数: 449件)

回答率 22.4%

ア 年齢

20歳台が18%, 30歳台が20%, 40歳台が13%, 50歳台が19%など、概ね均等な年齢構成でした。

イ 性別

男性が39%, 女性が59%でした。

ウ お住いの場所

海外からお越しのお客様が39%, 京都市外からお越しのお客様は44%, 京都市内にお住まいのお客様は17%でした。

エ 御利用停留所

乗車されたお客様が多かった停留所は、京都駅前が35%で最も多く、以下、清水道、祇園の順でした。

降車されたお客様が多かった停留所は、京都駅前が48%で最も多く、以下、博物館三十三間堂前、五条坂、銀閣寺前の順でした。

オ 御利用目的

バスを利用された目的については、観光・レジャーが75%と大半を占め、次いで、通勤・通学で6%, 買い物で5%でした。

3 実証実験結果の概要

(1) 停留所での停車時間の短縮

ア 調査結果

- 「前乗り後降り方式」では、乗車時に運賃をいただくことから、運賃箱で、一日乗車券裏面への日付印字や両替に時間を要したため、1人当たりの乗車時間は増加しました。
- 降車については、広い後扉からスムーズにお降りいただけたことから、1人当たりの降車時間は短縮しました。
- 調査対象の7停留所における1人当たりの乗車時間と降車時間の合計は、事前調査期間と比べ0.2秒減少しました。

【表1】調査対象停留所（7箇所）における1人当たりの平均乗降時間

区分	平均乗車時間 (a)	平均降車時間 (b)	合計 (a)+(b)
事前調査期間	2.9秒	3.6秒	6.5秒
実験期間	4.4秒	1.9秒	6.3秒

0.2秒の
減少

* 実験期間の数値は、実証実験当日の天候が事前調査期間の2日間と同様であった10月14日及び12月9日の数値の平均を記載しています。

(参考1) 京都駅前を除く停留所（5箇所）における1人当たりの平均乗降時間

京都駅前を除く5停留所における乗車時間と降車時間の合計は、事前調査期間と比べ0.4秒減少しました。

区分	平均乗車時間 (a)	平均降車時間 (b)	合計 (a)+(b)
事前調査期間	3.2秒	3.7秒	6.9秒
実験期間	4.4秒	2.1秒	6.5秒

0.4秒の
減少

(参考2) 京都駅前（のりば・おりば）における1人当たりの平均乗降時間

京都駅前（のりば・おりば）における乗車時間と降車時間の合計は、事前調査期間と比べ0.9秒増加しました。実験中、京都駅前おりばでは、前後ドアを開放し、お客様に一斉に降車いただくことで降車時間は大幅に短縮しました。

区分	平均乗車時間 (a)	平均降車時間 (b)	合計 (a)+(b)
事前調査期間	1.9秒	2.9秒	4.8秒
実験期間	4.4秒	1.3秒	5.7秒

0.9秒の
増加

- ・ 停留所でのバスの停車時間について、運行データを基に調査したところ、事前調査期間と比べ11.5秒減少しました。

【表2】停留所におけるバスの停車時間

停留所名	事前調査期間	実験期間	増減 (b)-(a)
	平均停車時間 (a)	平均停車時間 (b)	
五条坂（北行） 祇園（南北行） 銀閣寺前，清水道（南行） 京都駅前（おりば）	62.7秒	51.2秒	△11.5秒

* 京都駅前のりばは始発停留所であり、出発時刻までバスが停車するため含めていません。

イ お客様アンケート（別紙2） P.5, P.6 参照

「スムーズに乗車できましたか。」の問いには、一日乗車券への日付印字や両替により、運賃の支払いに時間が掛かっていたなど、スムーズな乗車でなかったとの声が約2割ありましたが、約7割の方からスムーズに乗車できたとの声をいただきました。

また、「スムーズに降車できましたか。」の問いに対しては、8割を超える方がスムーズ又はややスムーズにできたと回答されており、「前乗り後降り方式」に好意的な評価をいただきました。

* 「スムーズにできた」又は「ややスムーズにできた」との回答数

アンケートの設問	総数	回答数	割合
スムーズに乗車できましたか。	1,153件	789件	68.4%
スムーズに降車できましたか。		951件	82.5%

ウ 運転士や案内要員からの主な意見

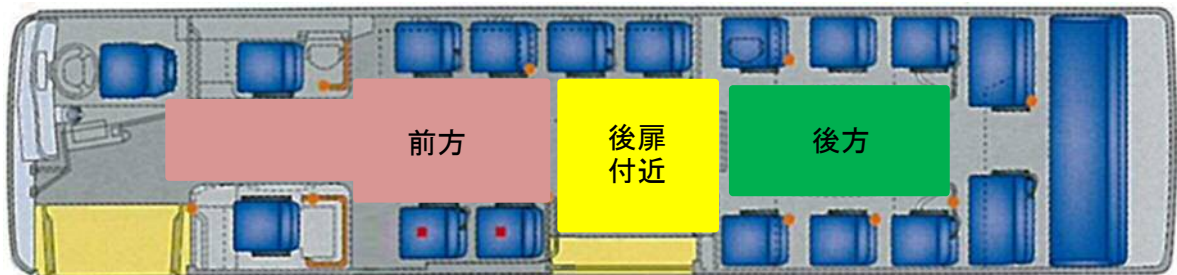
- ・ 運転士もお客様も慣れるまでが大変だが、観光シーズンや乗降客が多い停留所ではスムーズに降りていただけた。
- ・ お客様が停留所でお待ちの際にあらかじめ運賃の準備を促す案内が必要
- ・ 市民のお客様からは、慣れればスムーズになるとの声を多くいただいた。

(2) 車内混雑の緩和（車内におけるスムーズな移動）

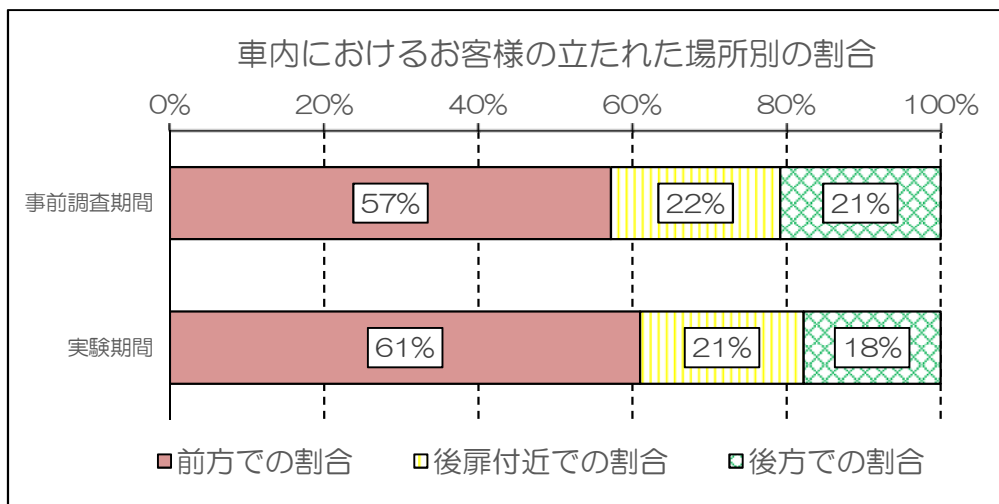
ア 調査結果

車内におけるお客様の立たれた場所別（前方・後扉付近・後方）の割合は、乗車方式の違いによる大きな変化はありませんでしたが、降車により空いた後扉付近のスペースに前方のお客様が順次移動され、スムーズに乗降いただけました。

（車両内の配置イメージ）



* 車内に占める面積比 前方55%、後扉付近25%、後方20%



* 実験期間の数値は、実証実験当日の天候が事前調査期間の2日間と同様であった10月14日及び12月9日の数値の平均を記載しています。

イ お客様アンケート（別紙2）P.7 参照）

「スムーズに車内移動できましたか。」の問いには半数を超える方がスムーズ又はややスムーズにできたと回答されました。

* 「スムーズにできた」又は「ややスムーズにできた」との回答数

アンケートの設問	総数	回答数	割合
スムーズに車内移動できましたか。	1,153 件	621 件	53.9%

ウ 運転士や案内要員からの主な意見

- ・ 現行の「後乗り前降り方式」では、降車扉に近い車内前方が混み合うことや、降車時に両替をされることで混雑するケースもあるが、「前乗り後降り方式」では、車内前方及び車内後方におられるお客様が、後扉から降車されたので、流れがスムーズに感じた。
- ・ 降車されるお客様と乗車されるお客様が、後扉付近で輻輳することなくスムーズに移動されていた。

(3) お客様の快適性向上 (別紙2 P.8 参照)

「停留所での停車時間の短縮」及び「車内混雑の緩和」の項目でお示ししました、お客様アンケートの設問以外に、半数の方から、乗車時に運転士に対し質問ができることで、安心感が増したと思うとの回答があり、お客様から好意的な評価をいただきました。

*「そう思う」又は「思う」との回答数

アンケートの設問	総数	回答数	割合
運転士に質問できることで安心感が増した。	1,153 件	535 件	46.4%

(4) 運転士や案内要員からの他の意見

- ・ 市民の方に浸透していけばスムーズでいい。
- ・ 走行中に両替することがないので、車内転倒事故防止につながる。
- ・ 満員状態で、前扉付近にお客様が立たれた際には、左折時の視界を確保する必要がある。
- ・ 前扉から乗車されるお客様の運賃の確認や問い合わせに気を取られ、後扉から降車されるお客様が自転車やバイクと接触されないか注意が必要
- ・ 停留所でお待ちの乗車されるお客様と降車されたお客様とが交錯する状況が見られた。停留所によってはお客様の整列方法について検討が必要
- ・ 海外からお越しのお客様に、ホテルや旅館、旅行会社を通じ、周知が必要

4 実証実験に対する評価及び今後の方向性

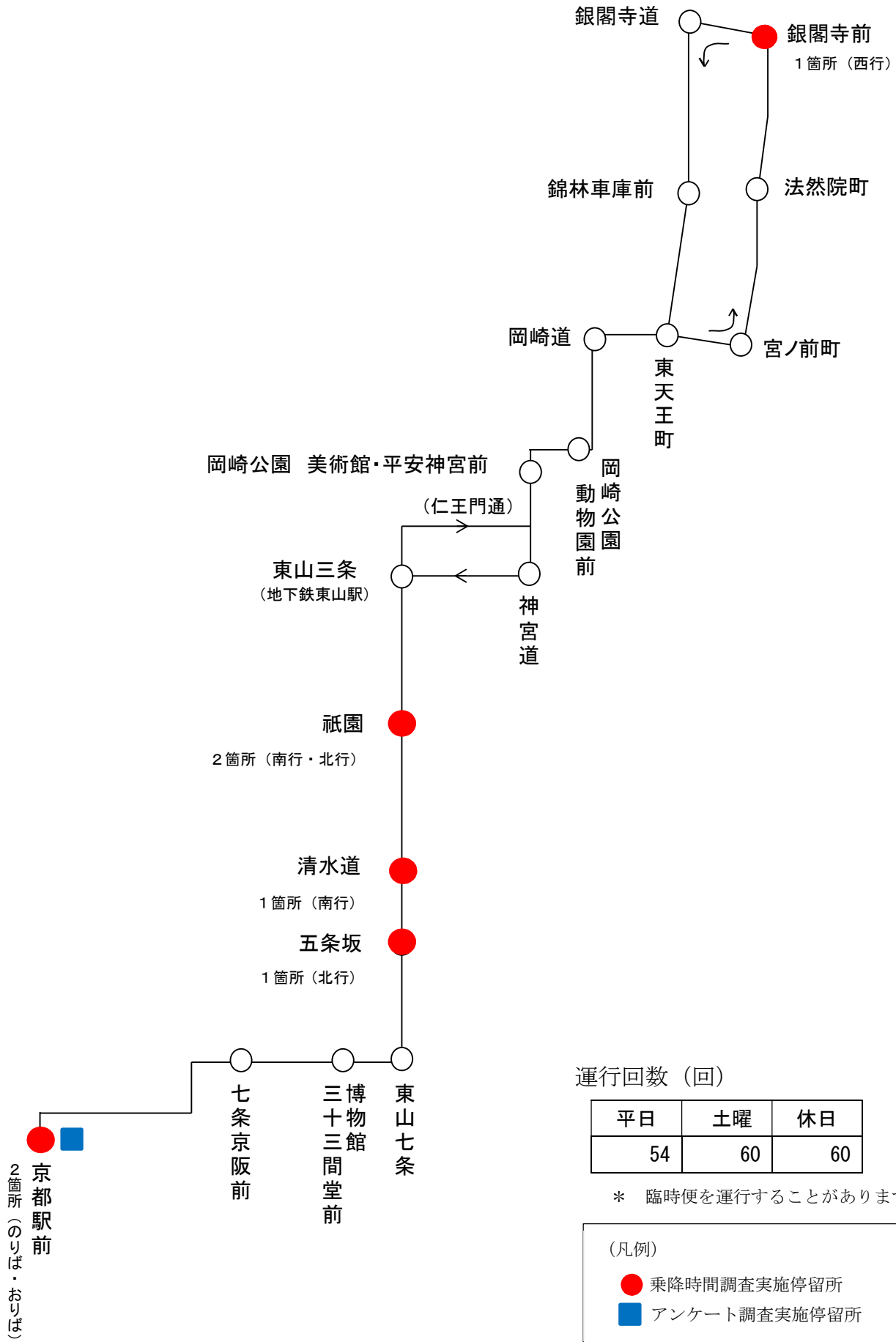
「前乗り後降り方式」の実証実験においては、乗降時間や停留所におけるバスの停車時間の短縮、お客様の車内でのスムーズな移動に効果が認められ、お客様からも好意的な評価をいただきました。

この結果を受け、交通局では市バスの混雑対策として、洛バス100号系統で平成30年度中に「前乗り後降り方式」を本格導入いたします。

本方式の導入に伴い、車両の改修やバス停留所の改修等を実施するほか、バス停留所における案内表示などによりお客様への事前周知を図ります。

また、他の系統への「前乗り後降り方式」の導入拡大に向け、引き続き検討を進めてまいります。

100号系統 経路図



運行回数 (回)

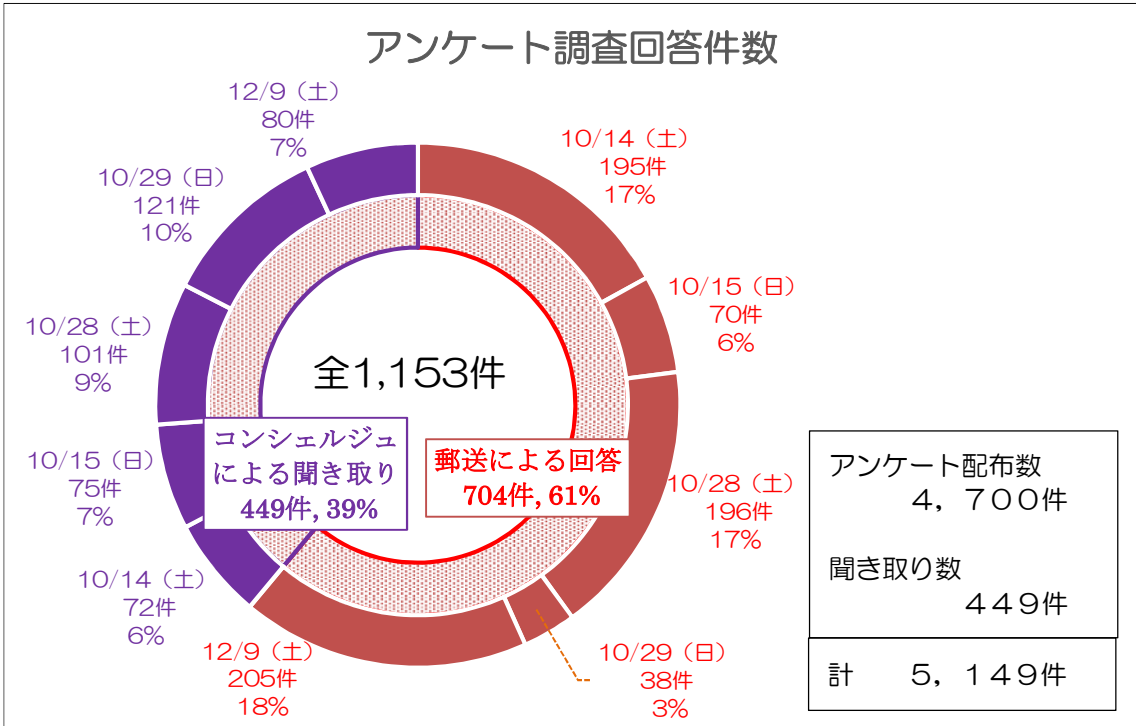
平日	土曜	休日
54	60	60

* 臨時便を運行することがあります。

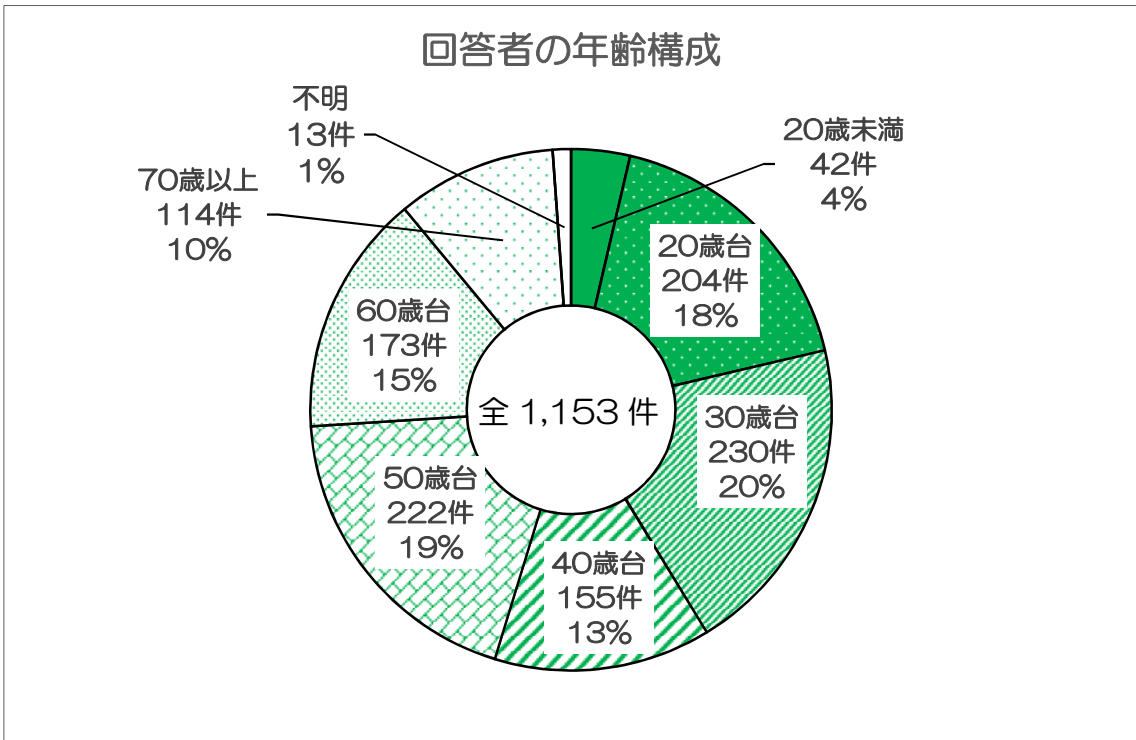
(凡例)

- 乗降時間調査実施停留所
- アンケート調査実施停留所

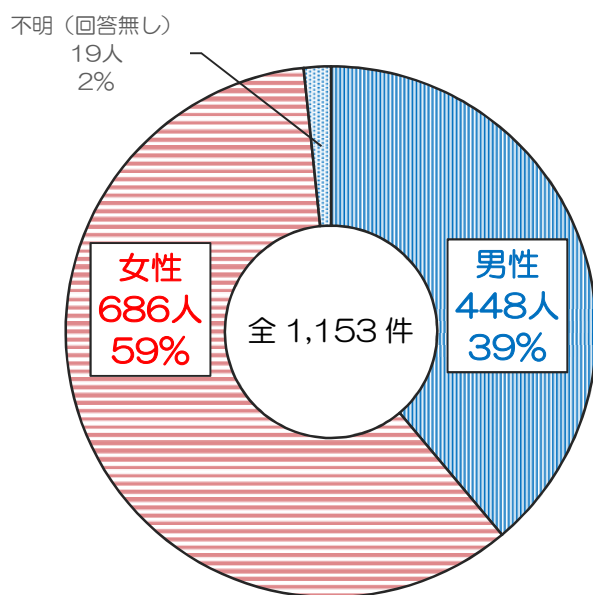
「前乗り後降り方式」実証実験 アンケート調査結果について



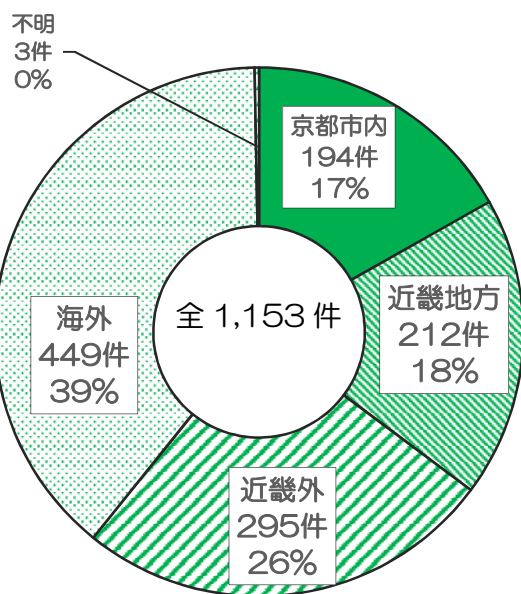
問1 あなたの年齢・性別・住所をお答えください。



回答者の性別

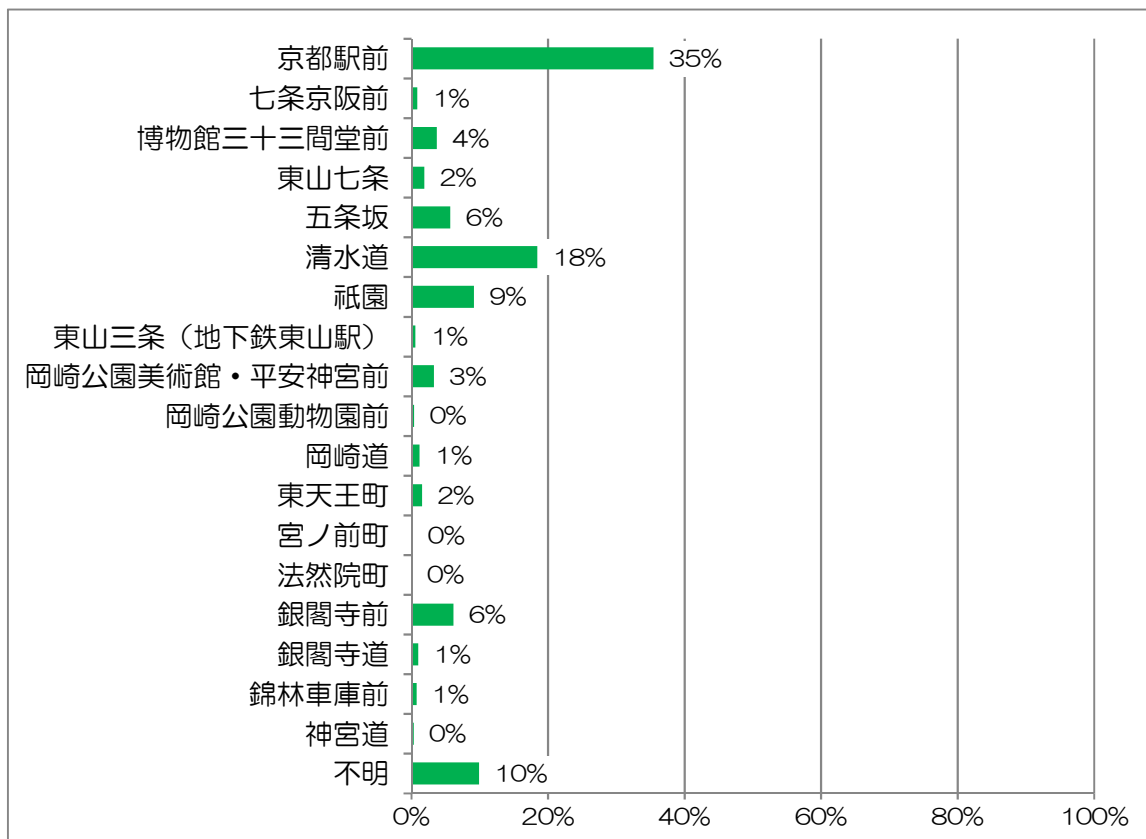


回答者の住所

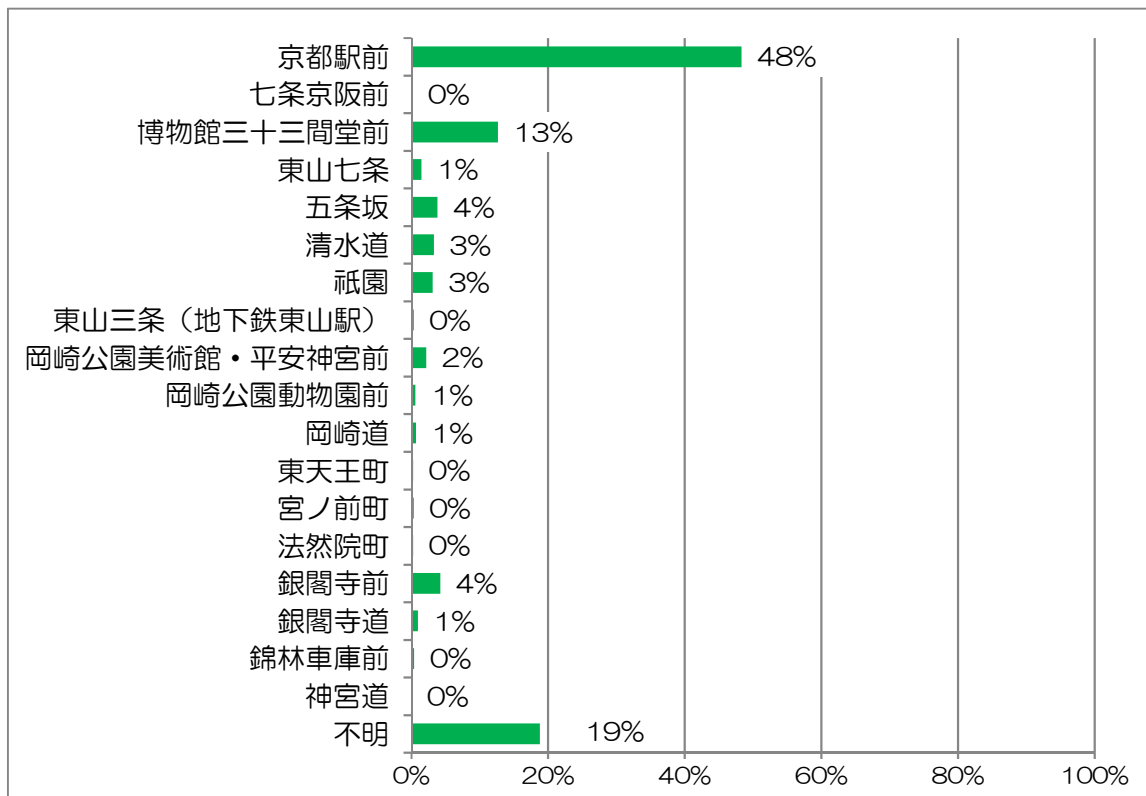


問2 ご利用いただいた洛バス100号系統についてお尋ねします。

(1) 乗車バス停名

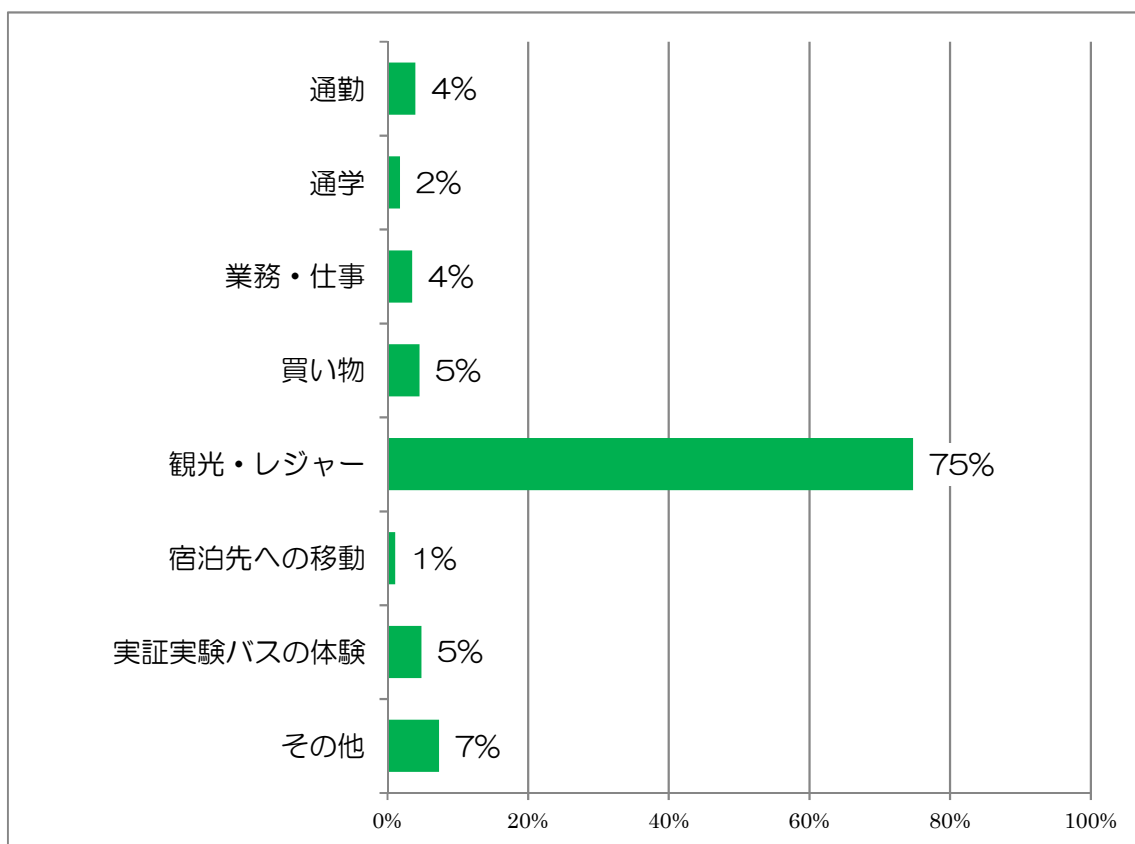


(2) 降車バス停名



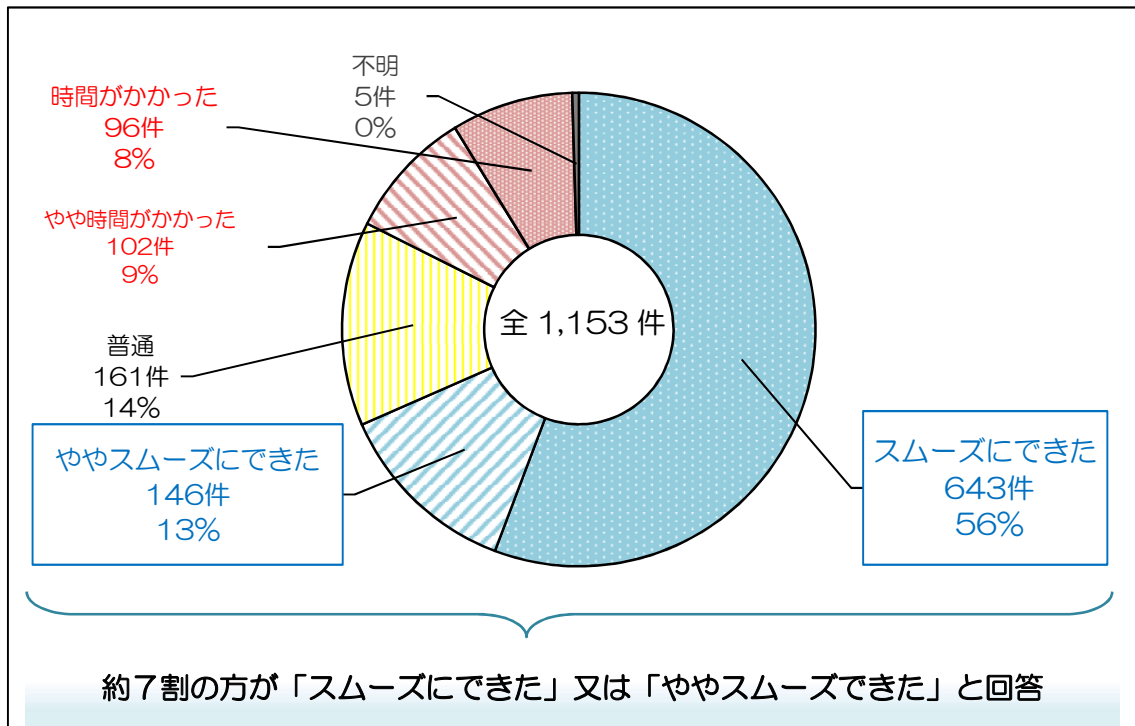
問3 この調査表を受け取ったときの市バスのご利用目的をお答えください。

(複数回答可)

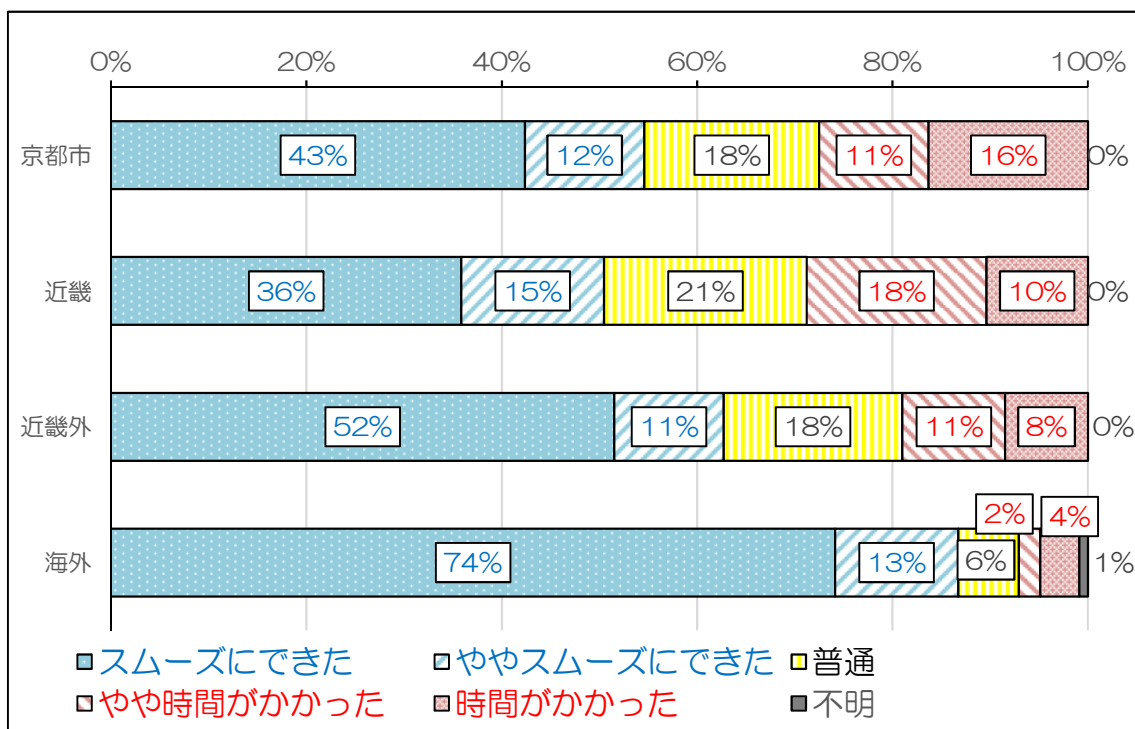


問4 今回実験した「前乗り後降り方式」のバスについて、どのように感じましたか。それぞれの項目について5段階で評価をお願いします。

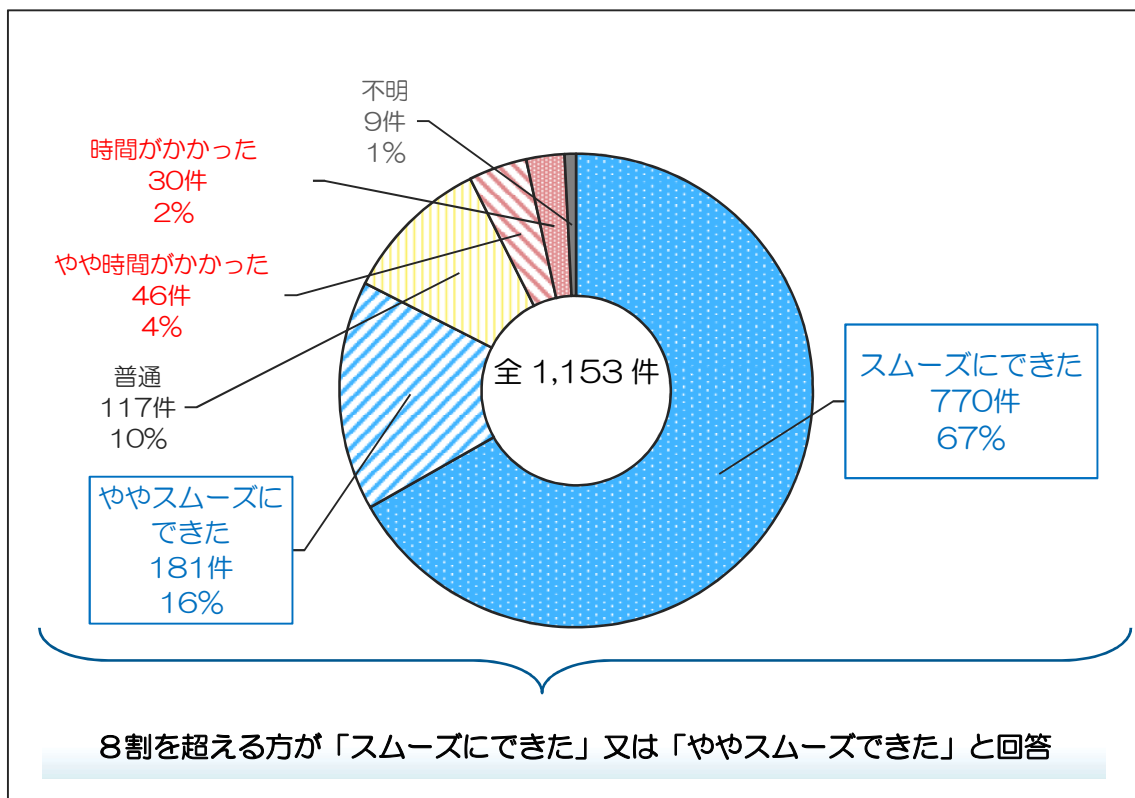
(1) スムーズに乗車できましたか。



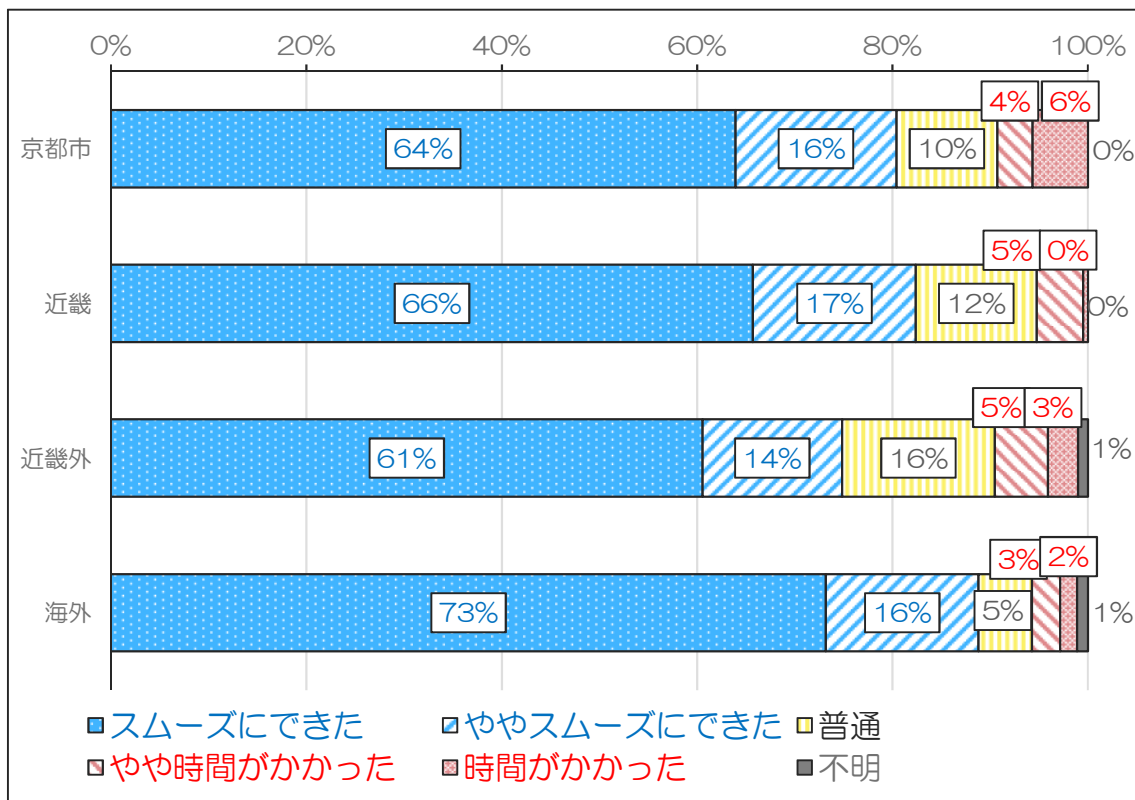
<住所地別>



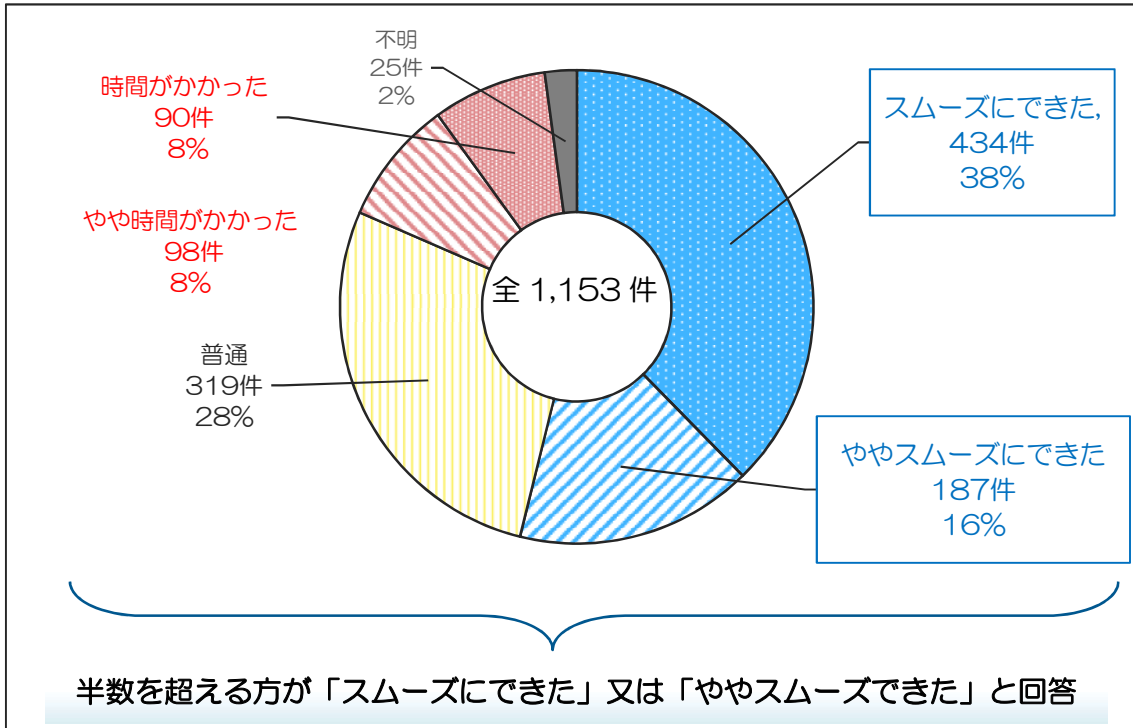
(2) スムーズに降車できましたか。



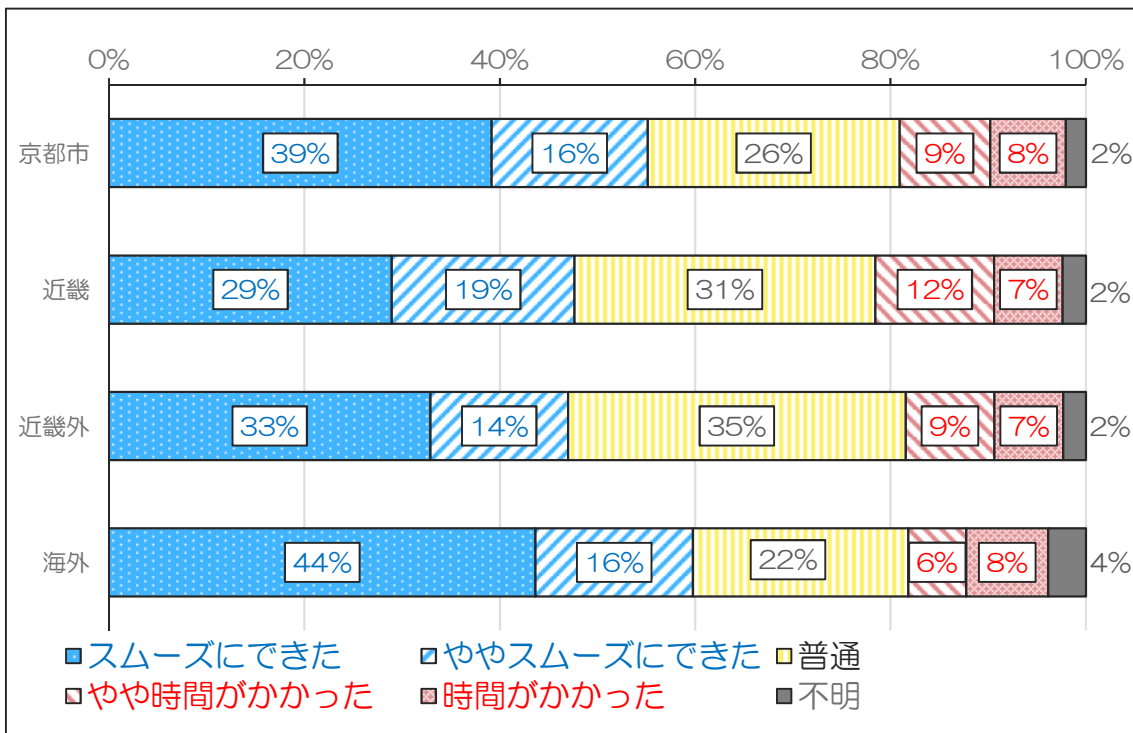
<住所地別>



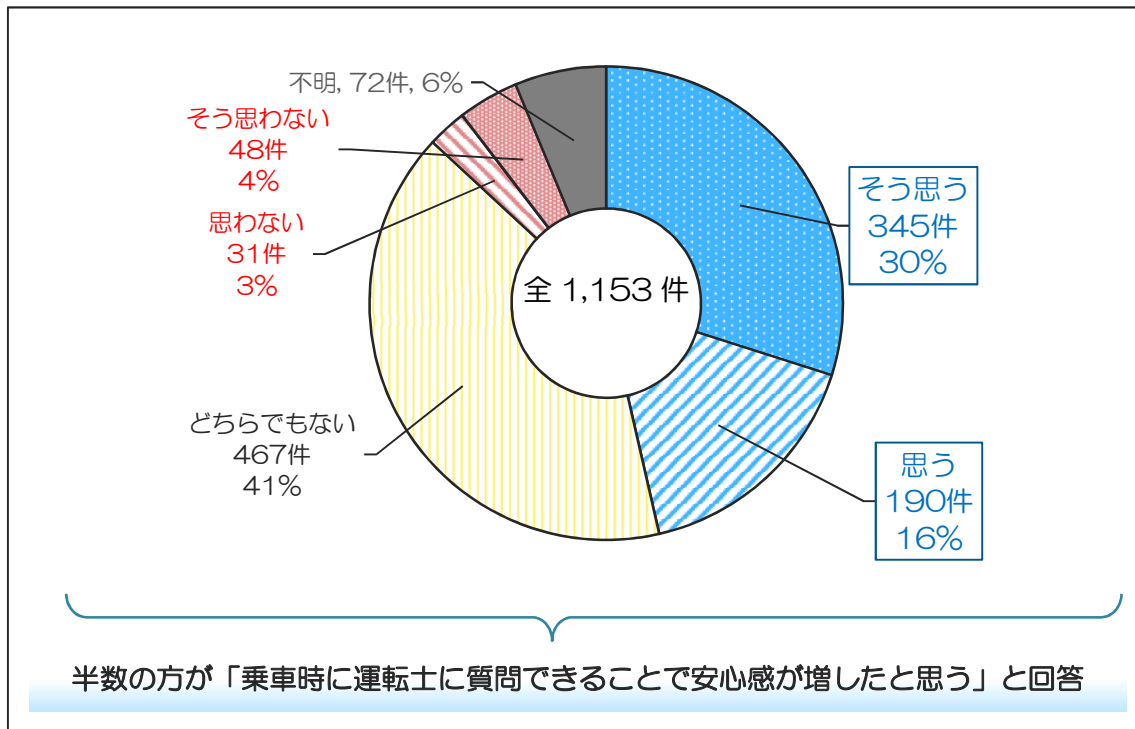
(3) スムーズに車内移動できましたか。



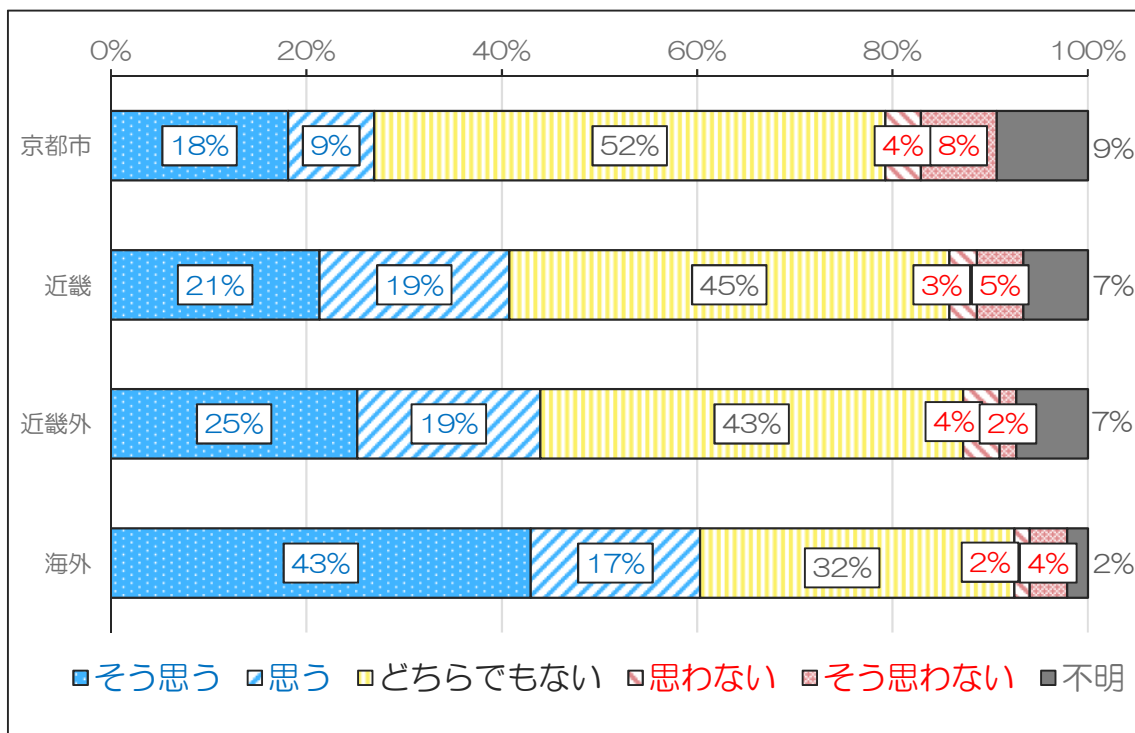
<住所地別>



(4) 運転士に質問できることで安心感が増した。



<住所地別>



問5 問4の(1)~(3)で「時間がかかった」「やや時間がかかった」と答えた具体的な状況

料金支払いで時間がかかっている状況

- ・ 両替や一日券の挿入など、料金支払に時間がかかっている利用者が多かった。
- ・ 大きな荷物を持った方が両替しているとバスに入れない。
- ・ 乗客が運転士に質問されているようで、その後の人たちが乗車できないでいた。

乗車時や前扉付近の状況

- ・ 前方は通路が狭いためベビーカーごとだと乗りにくかった。
- ・ 入口付近に大きなスーツケースがあり、乗車や車内移動ができない。

降車時や後扉付近の状況

- ・ 降車口に人が溜まってしまい、扉が開まりにくかった。
- ・ 降車の際、前方と後方から同時に降りる方が後扉付近に来られ、扉近くにいる人がどこに避けたらいいか困っていた。

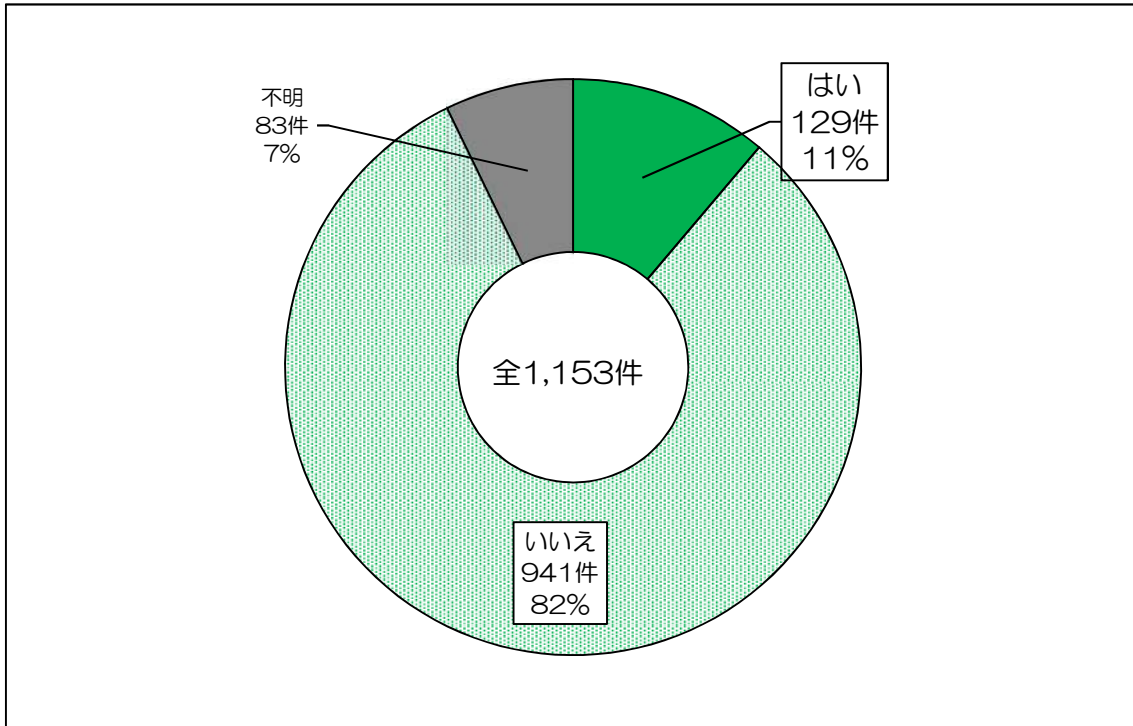
車内移動

- ・ 奥まで詰めない方がいて奥だけ空いている状態だった。後扉から乗車している時は、前方と後方に分散して乗車していたので混雑が避けられていたと思う。
- ・ 前方は混んでいるが後方が空いている。
- ・ 乗降者の入れ替わりが激しいバス停では、立っている方の移動がスムーズでなかった。
- ・ 近距離で降りる方が後扉付近に集まるので、比較的長く乗車される方が後方の座席に移動しにくかった。

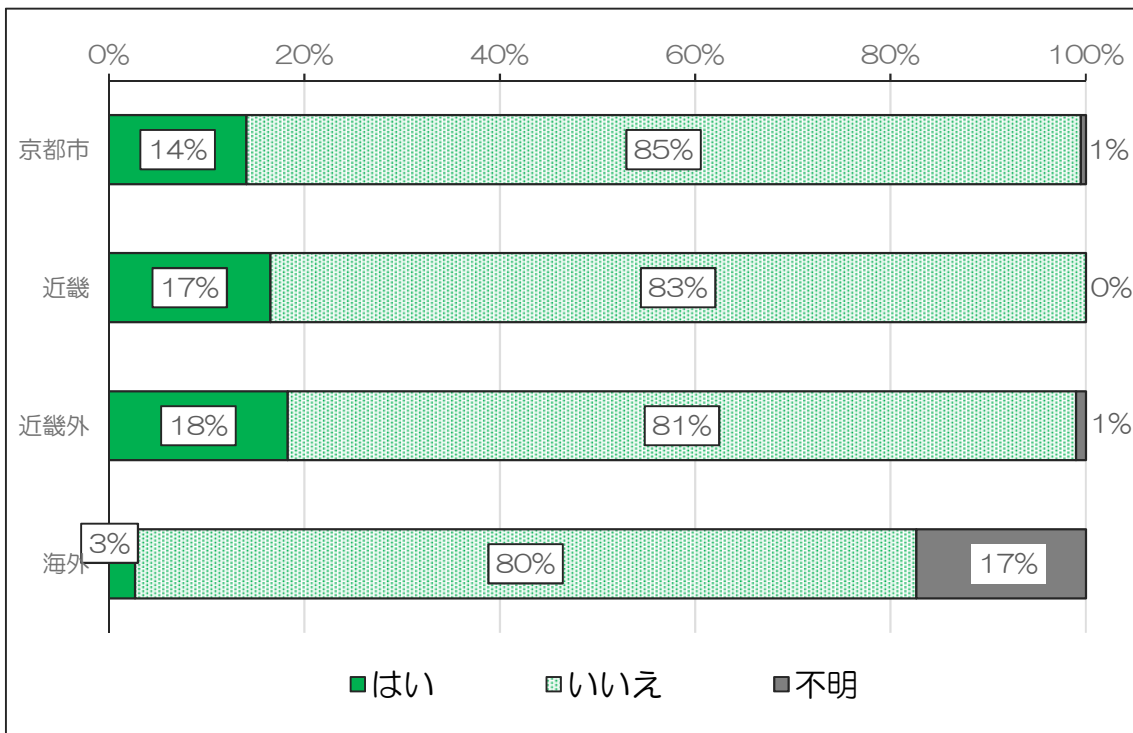
外国人対応

- ・ 日本語を理解できない方が車内奥に進まないで混雑していた。
- ・ 運賃支払いの時の外国人対応で時間がかかっていた。

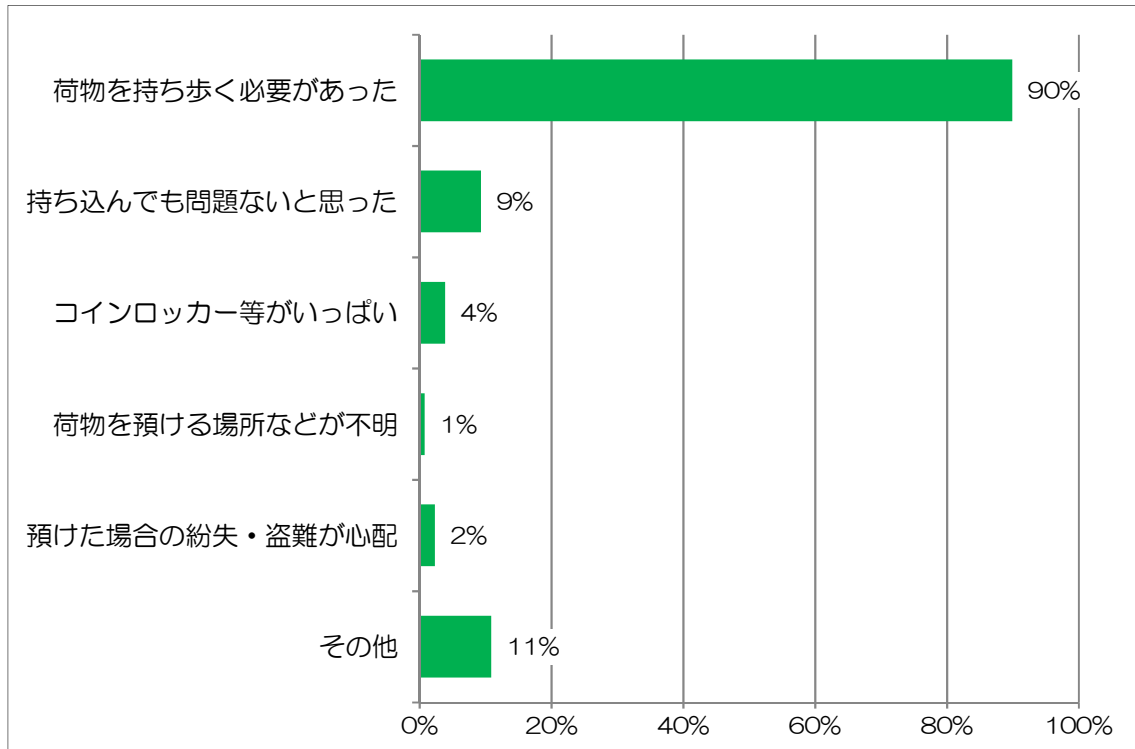
問6 この調査票を受け取ったときに、大きな荷物（スーツケース、リュックサック等）を持って、バスにご乗車されましたか。



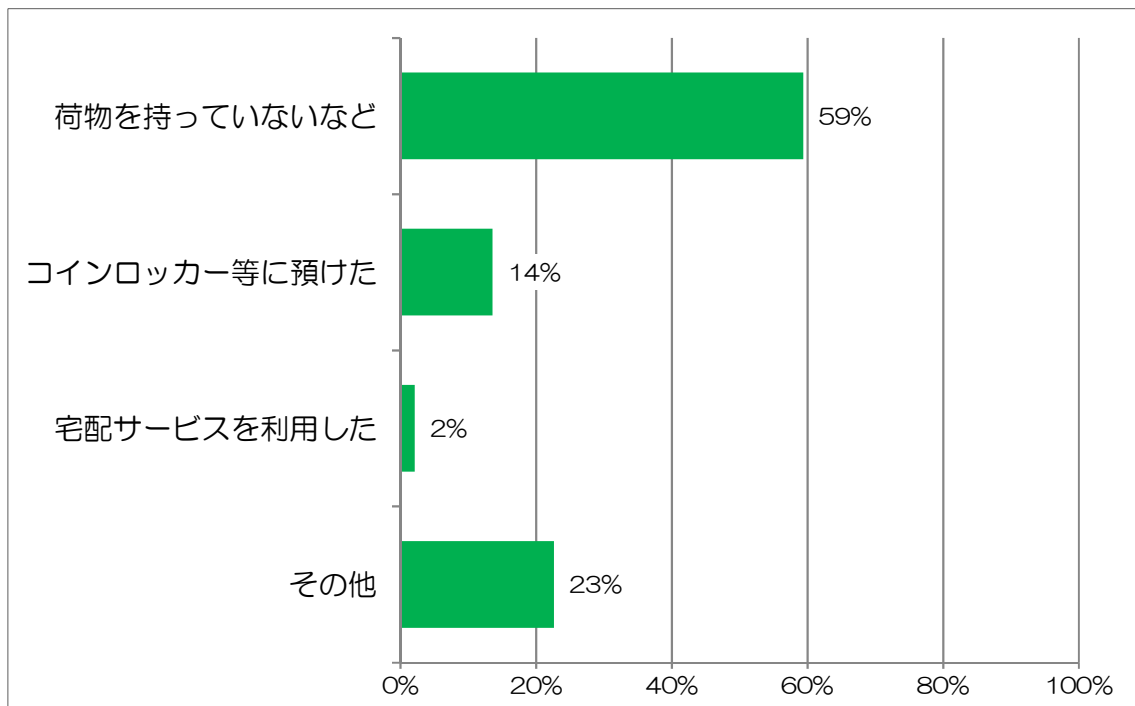
<住所地別>



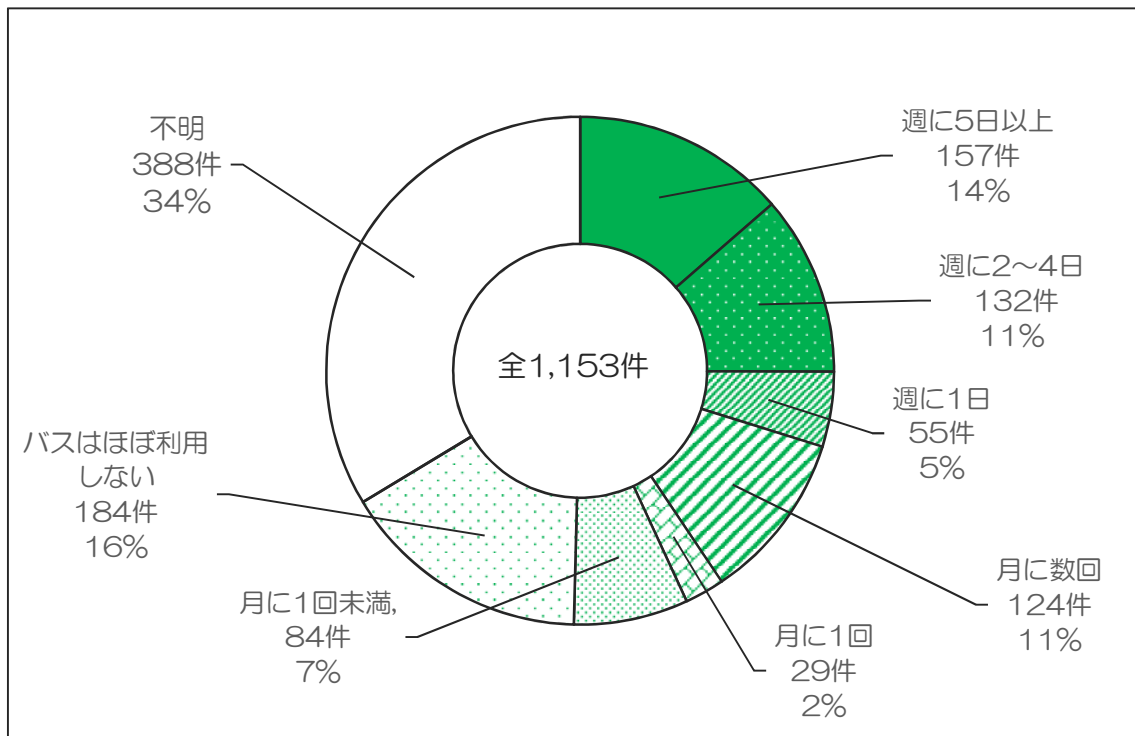
(1) (問6で「はい」の方) その理由を教えてください。(複数回答可)



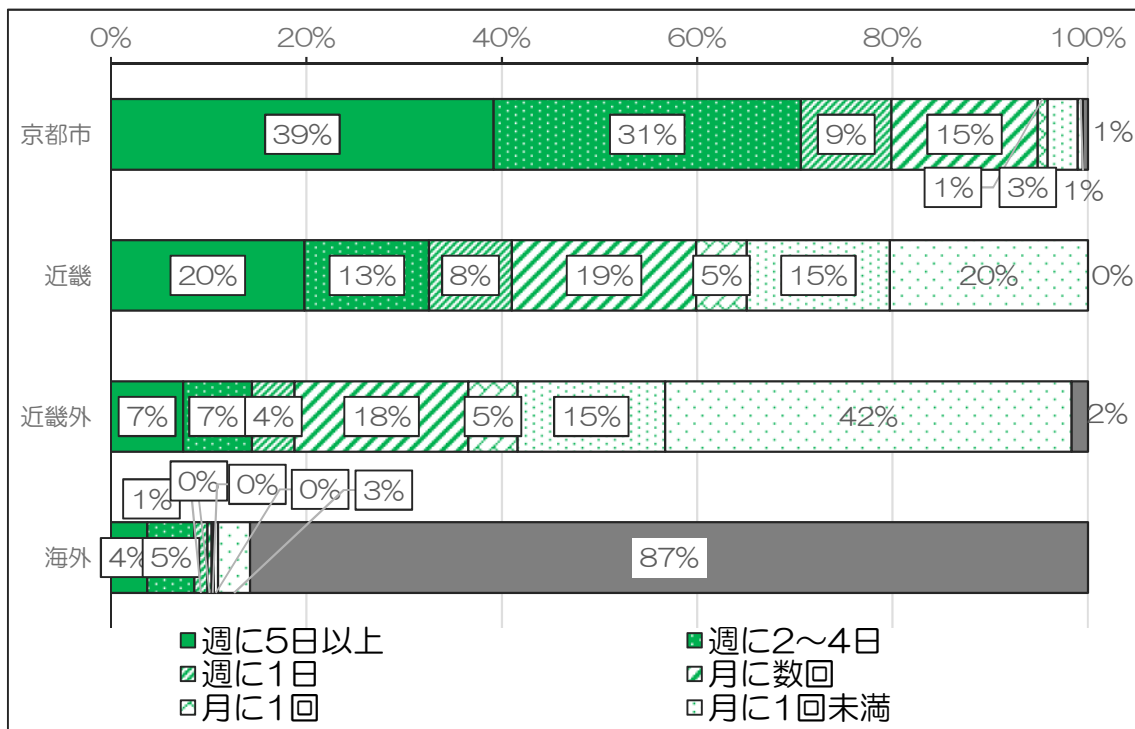
(2) (問6で「いいえ」の方) その理由を教えてください。(複数回答可)



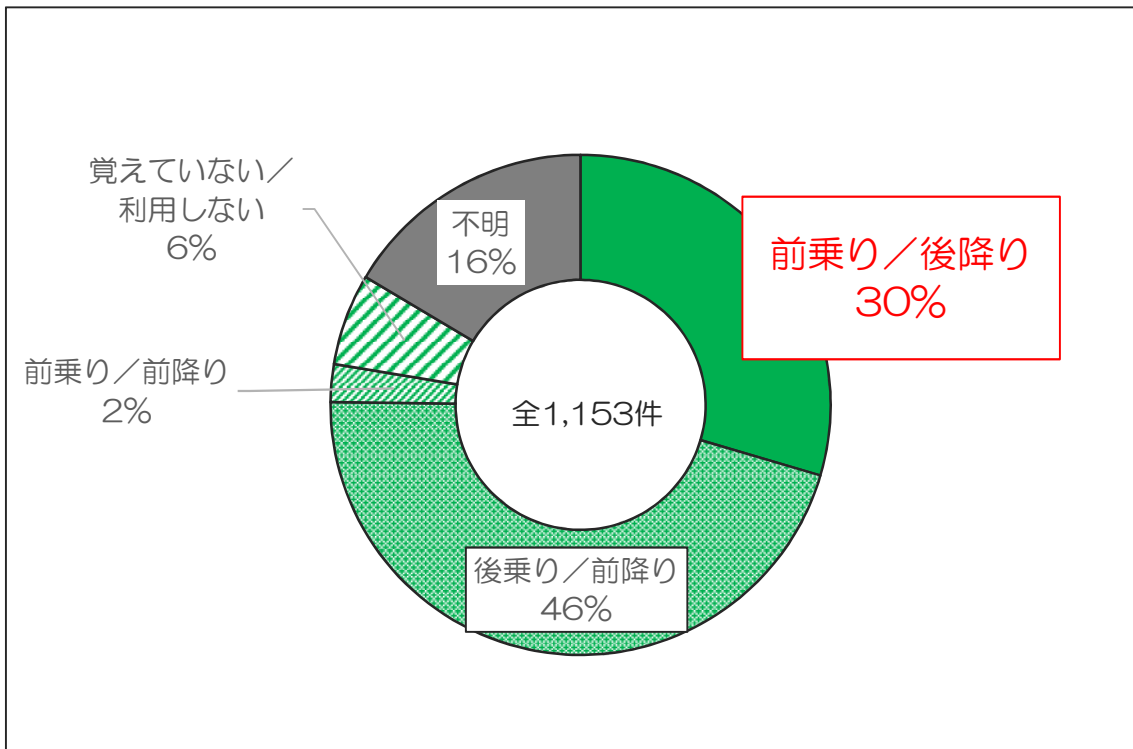
問7 普段のバスの利用回数をお答えください。(京都市バス以外も含む。)



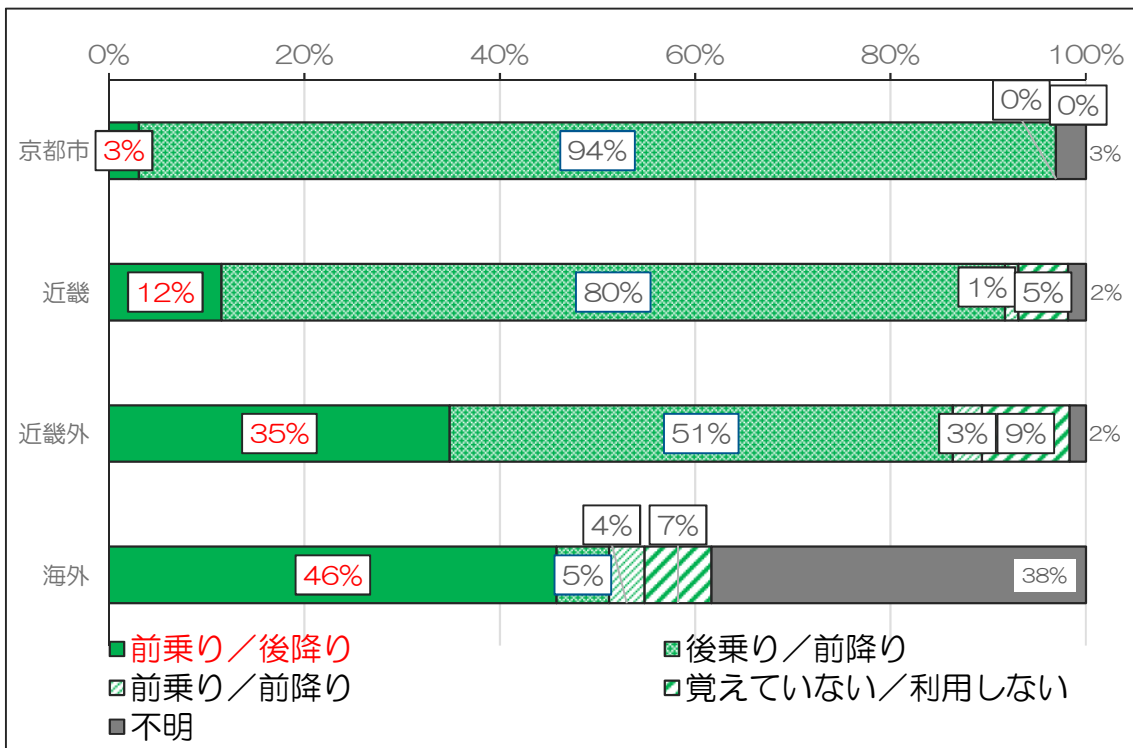
<住所地別>



問8 普段利用されるバスの、乗車降車方式をお答えください。



<住所地別>



「前乗り後降り方式」に関するお客様の声について（平成29年4月1日以降）

平成30年3月20日現在

* 総数31件（内訳：市長への手紙等10件、交通局HP20件、京都新聞1件）

	受付日	内容
市長への手紙	平成29年 8月23日	<p>前乗り後降りの件について、運転士がやりやすいようにすべきである。</p> <p>前乗りした場合、運賃箱の向きが乗客側に向いていないので、時間がかかるうえ、乗車券の提示も左手で行うこととなるので見せにくくなる。また、前乗りすると、後ろの方への移動を強いられてしまう。</p> <p>乗車客が多いので、広い後扉からの方が便利である。車いすやベビーカーの乗客にとっても後乗りのほうが便利である。</p> <p>そもそも前乗り方式にしても混雑は解消されないし、高齢者は後降りの方が乗りやすい。</p> <p>懇話会のメンバーはいつも市バスを利用しているのか。河原町や京都駅で案内している係員に意見を聞いた方がいいのではないか</p>
	平成29年 8月30日	<p>前乗り後降り方式について、ICカードで残高不足の場合、チャージ又は現金での両替が必要になることや、乗車時に一日乗車券等を購入する際におつりの対応に時間がかかってしまうなどの課題があるのではないか。また、乗車時に運転士に質問をされるとその後の乗車が滞ってしまう。</p> <p>大きなスーツケースを持った観光客と通勤・通学などで利用する市民とのすみ分けが必要である。</p>
	平成29年 9月5日	<p>市バスの前乗り後降り方式の実証実験を行うに当たって、運転士は、系統番号や行先をきちんと案内するのか。視覚障害者が、スムーズに乗車できるように、運転士にアナウンス等を行うよう周知してほしい。</p>
	平成29年 10月17日	<p>バスの運行がスムーズにいくためには、京都駅前のターミナルからバスが出る時間を短縮する方策が必要だ。</p> <p>また、前乗り後降りの課題はカードの挿入やタッチする向きを乗車する扉側に変えることや京都駅などでは運賃を地上で乗る前に支払うことが重要だ。</p>
	平成29年 10月17日	<p>10月15日に京都駅で行われた前乗り後降り実証実験の際、突然話しかけたにもかかわらず、丁寧に返答していただき感謝する。実験の結果を楽しみにしている。</p>
	平成29年 10月17日	<p>202号系統のバスで外国人が無賃乗車していた。無賃乗車を無くすためにも前乗り後降り方式での運行をしてほしい。</p>
	平成29年 12月8日	<p>前乗り後降り実証実験を12月にも行う旨のポスターチラシがあったが、一つの系統だけの結果で全体を見ようとしても無理がある。系統ごとの事情、コース、天候、年齢層、観光客と住民の割合なども参考にすべきだ。</p>

市長 への 手紙	平成30年 1月22日	<p>1月13日付の京都新聞で、市バスの前乗り後降り方式導入の記事を見たのだが、導入に反対する。導入しても何も改善せず、車内が混んでいる場合は降車客が動くことができないと考える。そのため途中の停留所で降車することも困難だ。</p> <p>改善策として、バスの増車や運行回数の見直し、車内アナウンスの充実を行うべきだ。また、ICカードやトラフィカ京カードの乗継割引の時間制限を外せばいいと思う。</p>
	平成30年 1月24日	<p>市バスが前乗り後降り方式を導入するとの記事を見たのだが、導入に際しては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱の向きが逆になる。 ・ICカードで料金不足でチャージ又は現金追加をされると後の人が乗れなくなる。 ・京都の土地勘のない人が乗車した場合、乗車時に運転士に質問すると後の人が乗れなくなる。 ・一日乗車券が600円になる関係で、両替やお釣りの準備が必要となりスムーズに乗車できなくなる。 ・均一系統と調整区間及び他社バスとの統一性が保てなくなる。 ・ベビーカーが前から乗車しづらい。等の問題がある。 <p>そもそも前乗り後降り方式の導入で混雑緩和が図れるのか。</p>
	平成30年 2月20日	<p>京都だけでなく、日本全国で前扉から乗車し、後扉から降車するようにしてはどうか。ICカードならどこからどこまで乗車したか分かると思う。他都道府県、国を巻き込んで行うべきことだ。</p>
交通 局 HP	平成29年 5月29日	<p>市バスが前払い方式になるかもしれないという話があるとお聞きしたのだが、私は、前払い方式を導入するととても不便になると考えている。</p> <p>なぜなら、乗客が運賃を支払った後、奥に詰めなかった場合に乗車できる人数が減ってしまうからだ。</p> <p>先払いでは乗車後の前後への移動の選択の余地がなく、結果的に後ろのほうがガラガラにも関わらず、乗れない乗客が発生する気がする。</p> <p>降車時間を短縮するならば、主要バス停では前後の両方から降りられるようにした方が、効果があると思う。</p>
	平成29年 7月24日	<p>市内は一律料金なので、東京のように前方のドアから乗車させ、運賃を前払いにすれば、混雑時に乗客を前方・後方両方のドアから降車させることができると思うが、なぜそういった工夫をしないのか。</p>
	平成29年 8月2日	<p>先日、京都新聞で前乗り後降りに変更することを検討しているという記事を見たが、降車客が多い終点のバス停や途中のターミナル駅前のバス停では前後の出口を開けて降りる時間を短縮することができると思う。</p> <p>均一区間内は停留所だけでなくバスの車体にも前乗り後降りであることを表示すべきである。また、調整区間を走るバスは引き続き後乗り前降りだが、そのことについてもバス停やバスの車体に表示してほしい。</p>

交 通 局 H P	平成29年 8月16日	<p>バス車内のお釣りに対応について、「実際の現場での運用面で問題がないか確認していく」と回答があった。</p> <p>次回の「市バスの乗車環境を考える懇話会」には移動式料金箱を持ち込み、乗車券の販売及びおつり収受を実演し、時間を計測してほしい。</p> <p>定員80人全員が1万円で1日乗車券を買い求め、料金箱からおつりを出し、80枚印字するのに何分かかり、料金箱から全員へおつりを出せることを委員の前で実証実験してほしい。</p>
	平成29年 8月18日	<p>新聞で「100号系統の前乗り試行」の記事を見たのだが、前乗りにするだけでなく、印字済みの一日券を販売することで、京都駅の乗車がさらにスムーズになるのではないかと。</p> <p>100号系統はほとんどの乗客が観光の方だと思うので、一日券の占める割合はほとんどだと思う。先払いにしたところで、ほとんど乗客がああ角度の運賃箱で読取機にカードを通す作業を始発の京都駅ですれば、どうなるか想像がつくと思う。</p> <p>おもてなしコンシェルジュが販売するカードや、のりば横の券売機に印字済みの一日券を導入したり、土日の高倉や河原町の様に運賃箱を置いて先に印字するなど乗降共にスムーズになりメリットが生まれるのではないかと。</p>
	平成29年 8月21日	<p>市バスの外国人乗車率が非常に高く、大きなキャリーケースを一人1個ずつ持って乗車されると、バスの出発も遅れるし、通路は通りにくいというえ、喋り声がうるさい。だからといって、前乗り後降りが混雑の緩和になるとは到底思えない。前乗りになった場合、いつ両替をし、乗車券を買うのか。前乗りにしても前方の座席の乗客は、荷物などが邪魔して降りにくいことに変わりないのではないかと。</p>
	平成29年 10月2日	<p>市バスの前乗りを実験すると聞いた。私は名古屋に住んでおり、名古屋市バスは前乗りで、市バスは前乗りが当たり前だと思っていた。</p> <p>また、名古屋の市バスは500円を運賃箱に入れるとお釣りが出てくる。両替するより早いと思うので、京都もそうなりと良い。</p>
	平成29年 10月16日	<p>いつも通学通勤で市バス100号系統を使っているのだが、10月15日にいつも通り乗ろうとするといきなり「乗車実験中です！」と言われた。何か分からないままに乗ったのだが、先払いで前扉乗車になっていて慌てて運賃などを用意し混乱した。また、他の乗車される方もいつも使っている方が特に困惑していたように感じる。観光客のために特化した系統と理解しているが、実験でも変更するのであればもう少し見やすい場所に通知を貼るなどしてくれると有り難い。また、この乗車方法になると思うと混乱が多くなるのではと不安だ。</p>
	平成29年 10月17日	<p>100号系統の前乗り後降り実証実験について、前乗り後降り方式には賛成だが、運賃箱の向きが乗車した方向と逆でカードが通しにくく、両替もしにくい。また、現金運賃は500円、1000円の際は両替方式からお釣りに方式にするべきだ。両替方式だと二度手間、お釣りに方式の方が時間短縮になる。この2点を改善しないと前乗りの効果が得られないと思うので、ぜひ検討してほしい。</p>

交 通 局 H P	平成29年 10月30日	<p>100号系統の前乗り後降り実証実験について、まず、バス停の案内員が100号系統以外の路線を理解しておらず、100号系統にばかり人が集まり混み合う。</p> <p>次に、先に料金を支払う場合、乗ってから両替する人が乗る時にばかり両替をし、重なるとなかなか発車せず不便である。</p> <p>京都はキャリーケースやベビーカーなど大きい荷物が多いので、狭い入口から乗る場合に混み合って不便だ。</p>
	平成29年 11月1日	<p>先日、前乗り後降り方式の実証実験をしたようだが、降車客のほとんどがターミナルに限定される路線では意味があるが、そうでない京都市内のバスでは乗車に時間がかかるほか、降り残し客が発生する等問題がある。そもそも混雑は運行本数の不足や車体の大きさの割に乗車スペースが少ないバスの構造に問題がある。思いつきのような安易な乗車方式の変更は慎むべきである。</p>
	平成29年 11月1日	<p>先日、市バス100号系統で前乗り後降りの実証実験をされたが、不便を感じた。私は障害があり、満員の車内から降車する際手間取ってしまい、時間がかかってしまった。このような場合は前扉から降車ができないものか。</p>
	平成29年 11月15日	<p>ここ数年で外国人観光客が増え、市バスが利用しづらくなっている。そこで、乗車を前扉から、降車を後扉からとしてはどうか。運賃も前払い制にすることでスムーズに乗降できるのではないか。</p> <p>また、京都駅から外国人観光客用に各地のホテルを周る専用のバスがあればいいと思う。</p> <p>私には小さい子どもがいて、ベビーカーの移動なのでバスからなかなか降りられずに困ってしまうことがあるので、検討してほしい。</p>
	平成29年 11月21日	<p>混雑時の乗降に苦労するので、バスの乗降を前乗りにしてほしい。</p> <p>また、バスが遅れる時は何らかの表示をするか、運転士からアナウンスしてほしい。</p>
	平成29年 12月21日	<p>前乗り後降り実証実験について、祇園のような利用が多いバス停でのみ乗降時間を測っていたようだが、利用が少ない、あるいは普通程度のバス停でも乗降時間を計測してほしい。</p> <p>全停留所トータルで運行時間が減るかが問題なら、利用が多いわけではないバス停でも計測すべきだ。</p>
	平成30年 1月18日	<p>前乗り後降りにするなら京都バスなどの民間バスにも呼び掛けたほうがいいと思う。また、四条での地上運賃收受制度を京都駅ですべきだと思う。</p>
	平成30年 1月31日	<p>前乗り後降りを導入するなら四条通の地上での運賃收受を実施する場所を検討すべきだと思う。</p>

交 通 局 H P	平成30年 2月2日	<p>市バスが前払い方式になると報道されているが、多額の費用がかかるだけでなく混乱を招くため反対する。</p> <p>台湾のバスのように中扉付近に小型のカードリーダーを設置し、カードを持っている乗客はどちらの扉からでも降りられるようにするのが良いと思う。</p>
	平成30年 2月22日	<p>市バスの乗降を前乗り後降りへの変更を検討されていることを知った。バスの側面に付いている方向幕が乗車の際に見えなくなり、誤乗車が増えそうだが、その辺はどのように考えているのか。</p>
	平成30年 3月5日	<p>市内均一区間内のバスで、前乗り後降りの乗車方法を検討しているということだが、調査の実施日や環境が適切でないのではないかと。確かに乗降時間が短縮しているように見えるが、実験実施日は、雨天であり、行楽シーズンが過ぎた頃のデータであり、単純に比べられるものではないと思う。今回の調査結果だけでは導入を決めるには不十分だと思う。</p> <p>また、今回の実験は、対象のシステムを利用した人にも調査を行っていたようだが、前乗り後降りを導入すれば、市内に乗車方法の異なるバスが混在し、混乱が予想されるため、他のシステムや会社を利用した人にも調査を行うべきではないか。</p> <p>このことから、今回の調査は導入ありきで行われた調査だという印象を感じる。</p>
京 都 新 聞 投 書 欄	平成29年 7月7日 (掲載日)	<p>京都市バスの車内混雑緩和策を考える有識者懇話会が開かれているが、私からの三つの提案も参考にしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 優先席が3～5席不足していると感じているので、車内前方の半分を全て優先席としてはどうか。 ・ 外国人観光客対策として、大型スーツケースの置き場を車内に設けてはどうか。 ・ 「前乗り後降り」の乗車方式を採用してはどうか。 <p>京都市交通局や懇話会でぜひ検討してほしい。</p>