

第1回「市バスの乗車環境を考える懇話会」摘録

1 日時

平成29年6月1日（木）18時30分～20時00分

2 場所

SANSA右京5階 大会議室2

3 出席者

委員：土井勉委員，井上学委員，原強委員，藤本明美委員，
村川武嗣委員（森口浩紀委員の代理），
赤井慧委員（丹野智世委員の代理），東徹委員

交通局：山本管理者，宮田営業推進室長，高見自動車部担当部長 ほか

4 開会

- (1) 管理者挨拶
- (2) 資料確認
- (3) 委員・出席者の紹介
- (4) 座長・副座長の指名（事務局から座長に土井委員，副座長に井上委員を指名）

5 議題

- (1) 「市バス・京都バス一日乗車券カードの価格適正化及び京都観光一日乗車券等の値下げ」の検討に至った経過と目的について
(事務局から資料に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・御提案されている概要については理解できる。一日乗車券の平均乗車回数が4回とのことだが，その根拠となるデータを提示いただきたい。4回としたら定価920円（230円×4）に対して，500円なので，安いと思う。
- ・議論を行う際には，市民の足を守る観点と観光客に対してどうするのかという観点でそれぞれ議論していく必要がある。そうした場合に，一日乗車券の市民と観光客の利用割合を可能であれば教えていただきたい。
- ・地下鉄の一日乗車券の現状について教えていただきたい。バスだけの一日乗車券，地下鉄だけの一日乗車券ではなく，バスと地下鉄をセットにした一日乗車券を作り，観光客向けには付加価値を付けたカードを作るという考え方もある。
- ・観光一日乗車券は，付加価値が高く，市民の方も普段の生活で十分に使えるものだと思うが，名称に「観光」と付いているので，使いにくくなっているのではないか。
- ・市民の足を守るために，バスと地下鉄の共通乗車券を大事にしてバスの乗客を地下鉄にいかに誘導するのかを考えていく必要がある。

○委員

- ・資料を見ると、市バス・京都バス一日乗車券カードの値上げについては理解できる。このカードは3割くらいが市民の方の御利用であると聞いており、市民のための乗車券でもある。実際にバスに乗車している際に、東山の方が混雑しているように感じるが、京都市内には混雑せずに座れる区間も多くあると感じている。資料の中に、どの区間、どの時間が混雑しているのかという観点が必要ではないか。いつも空いているところを利用している方にとっては、混雑緩和のための値上げといっても納得いかない部分もあるのではないか。

○委員

- ・地下鉄へ誘導すると確実に混雑が緩和されるのかどうかの検証がどのようになっているのかということが少し気になる点である。JRや京阪などとの連携策も考慮できると話が広がっていくのではないか。
- ・電車以外の移動手段として車があり、駐車料金と電車などの移動の合計金額でどちらを使うかを考えることがある。家族で観光する場合、一人当たりのパーキング代は安くなるので、そちらを選択することも考えられる。観光先のパーキング代のおよその相場なども考慮して価格の割り出しができればいいと思う。

○委員

- ・500円カードを値上げして、京都観光一日乗車券を値下げすることは賛成である。一日乗車券同士でお客さんを取り合うのではなく、なるべく一日乗車券を購入する人が増える方向がいいと思う。車は多くの人を使うと、道路が混み不便になるが、バスや地下鉄は多くの人に乗ると、便数が増えて便利になるため、なるべく多く乗っていただいたほうが将来的に混雑緩和に繋がる。一日乗車券を購入する人が増えたほうが交通局全体としては、売上が上がるので、そういう方向を目指して取り組んでいくべきだと思う。交通局だけの話ではないが、将来的には、地下鉄だけではなく、京阪など他の鉄道も乗れるような一日乗車券を作ること为目标としてはどうか。

○委員

- ・駐車場の相場観については、データがあれば本日又は次回に提示いただきたい。

○委員

- ・市バスの一乗車券は、最初に建都1200年記念のときに600円で発売された時は、使い勝手が良くて利用者が多かったが、運賃の値上げとともに700円になった時に、高くて使いにくいという感覚になった。その後、2000年の規制緩和により新規参入に対抗するために700円から500円に値下げとなったが、結果としてワンコインというのが感覚的に良く、どんどん利用が増えていき、現在は、インバウンドの影響で、観光するのに市バスの一乗車券がお得という情報が海外にも広がっている。
- ・「インバウンドの影響で混んでいる」というだけでなく、観光客と市民の利用が増え

たからバスの本数が増えたという側面もあることは念頭に入れておいたほうがいいと思う。

- ・安い一日乗車券というおすすめ商品を作ったことで、市バスが便利であることは既に認識されているので、このタイミングで適正価格にするのは当然だと思う。一方、地下鉄との共通券はお得感がないので、地下鉄の便利さを感じてもらうためにも観光一日乗車券を値下げすることもいいことだと思う。今回は地下鉄と市バスだが、長期的に見ると京都の総合的な交通政策が必要になるので、例えば、今発売している「歩くまち京都レールきっぷ」のように、他の会社を含めたものもあるので、いろんな商品の中からどれかを使っていただくようにしていけばいいと思う。
- ・京都観光一日乗車券は、名称に「観光」とついているが、ぜひ市民の皆様に使っていただきやすいように、名称変更ができればいいと思うので、そのあたりの議論も行いたい。

○委員

- ・普段観光案内をしている中で、お客様は市バスの一乗車券を持っているから、お得に使うために、電車で行ったほうが早いのにバスで行こうとすることが多い。地下鉄を使うと時間も早く混雑もなく行けるが、観光一日乗車券と市バスの一乗車券との価格差が大きいので、市バスの一乗車券のほうに集中している傾向がある。台湾のブロガーのブログの中でも観光一日乗車券ではなく、市バスの一乗車券のことが多く紹介されている。
- ・外国人の方は、京都駅からバス一本で行ける方が分かりやすく、地下鉄で乗り換えるのは、乗換場所などが分かりにくいので、混んでもバス一本で行きたい人が多いと感じる。

○委員

- ・料金が安いという観点だけでなく、時間の観点もある。例えば、伏見稲荷に行くのに京阪で行くほうがバスで行くより仮に20分早いとすると、一日の観光で回れる場所が多くなる点や疲れずに回れるという点など、観光客にとって別の価値が生まれると思う。同一の目的地に行くのにバスと競合しているところがあれば、紹介していただきたい。料金の価値と時間の価値両方を見比べることができ、1つの考え方として整理できると思う。
- ・別紙5をみると、平成26年に普通運賃が220円→230円に上がった際に現金の利用者が減っていて、一日乗車券の利用者が増えて全体の利用者が増えている。500円カードを値上げすると同じような現象が起こると思うが、仮に100円あげたらどれくらいの利用者が減るのか、又は他の手段に乗り換えられるのかなど参考情報としてあれば教えていただきたい。それによってだいたいの値頃感をつかんでいきたいと思う。
- ・ひととおり御質問をいただいたので、交通局の方で今出ている質問で答えられるものやデータとしてこういうものがあるとのことであれば、それをお聞きして議論を進めていきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

●事務局

- ・委員からの御質問について、一日乗車券カードの乗車回数については、平成24年6月に平日・土曜・休日に調査をした結果、平均4.1回となっている。

○委員

- ・平日と休日の数字は分けられないのか。平日と休日では数字がだいぶ違うと思う。

●事務局

- ・次回までに確認させていただく。
- ・地下鉄の一日乗車券については、地下鉄の定期外の中で4.7%を占めている。

●事務局

- ・委員からの御質問の「混んでいる系統について」は、全体的にみると27年度決算で75路線あるうち黒字路線が29、赤字路線が46であり、赤字の路線が比較的緩やかに御乗車いただける路線である。具体的には、循環系統(204号系統など)、洛バス(観光系統101号系統など)が混んでおり、26年度と27年度の御利用者数を比較すると、204号系統については、+6.2%、101号系統については、+8.5%となっている。混んでいる時間帯は、朝と夜である。

○委員

- ・図などで示していただけると議論がしやすいので、また提示をお願いしたい。

○委員

- ・地下鉄の一日乗車券について、別紙1のバスの一乗車券や観光一日乗車券の隣に項目を追加いただくことはできないか。地下鉄で行くと便利なのに、市バスの一乗車券で市バスに乗る方が多いので、地下鉄への誘導を図るためにも地下鉄の一日乗車券を活用して、市民の方も使えるお得感のある地下鉄と市バスの一乗車券をつくり、観光乗車券は別途作ればよいと思う。

●事務局

(頂いた御質問に対する回答・整理)

- ・一日乗車券カードが何回乗車いただいているかについては、平成24年の調査データを抽出して次回に提示させていただく。
- ・観光客と市民の比率について、議会へは、概ね観光客が7割、市民が3割と御報告している。
- ・地下鉄の一日乗車券については、データを次回提示させていただく。枚数でいうと、平成27年度で約117万枚売れている。
- ・パーキング料金との比較については、次回に提示させていただく。
- ・目的地までのバスにおける時間と他の公共交通機関を利用した場合の時間については、具体例を出して次回に提示させていただく。
- ・観光一日乗車券のネーミングについては、次回に案を提示させていただく。

○委員

- ・修学旅行生の京都観光について、一日乗車券を利用するパターンとタクシーを利用するパターンがあるが、プランをセットする側としておすすめなどはあるのか。

○委員

- ・京都の大学生が全国から訪れる修学旅行生をアテンドし、観光地や大学キャンパスなどを巡る取組を行っている。その中で、バスが混雑していると思うように乗車できなかったりするなどの事例がある。歩くまち・京都として公共交通機関の利用をおすすめしたいが、最近の市バスの混雑を考えると、生徒の安全管理においてバスを利用させる事に懸念を感じるようになっている。

○委員

- ・市バスの一乗車券の値段を具体的にどうするか議論していくべきだと思うので、どれくらいの値頃感で考えているのか交通局から次回に案を提示いただいて、議論を進めていきたい。

●事務局

- ・価格をいくりに設定するかが最終目標なので、次回には一日乗車券の価格設定例という形で複数案を示して、利用者がどのような動きをするのかや収入にどういった影響があるかなどをシミュレートした資料を提示させていただく。

(2) 市バスの前乗り後降り方式の検討に至った経過と目的について
(事務局から資料に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・乗り方が変わるにより乗車時間や降車時間が変わってくることや前乗り後降り方式にできる均一区間とできない調整区間が混ざることによる混乱などの課題があると思うので、そういった課題をどう整理し、対応していくのかについては、しっかり議論しておいたほうがいいと思う。
- ・後ろの座席にいと、前まで遠いので、真ん中の扉から降車できるのは便利である。

○委員

- ・現在の車両が真ん中扉のワンステップ、ノンステップ車両のみなので、実証実験を行って課題を認識して、課題をクリアできるのであれば、長期的に考えて乗車方式を変えていくことは良いことだと思う。
- ・中扉から降ろす時に運転士のチェックがどこまでできるのかという点は注意しておく必要がある。間違えて扉が閉まった際に運転士と距離が離れているので、お客様から運転士に対して伝えにくくなるので、実験の際にそのあたりの確認も行っていただ

きたい。

- ・乗車する際に今以上に時間がかかることが予想されるので、特に京都駅前において、バスを停留所につけるまでの余裕時分を今以上にみていく必要があると思う。
- ・ベビーカーを乗せる場合、今だと降りる時にかなり時間がかかるが、後降りだと降車時がかなり楽になる。お客様も後の方にも分散するため、乗車時も比較的スムーズに乗れるようになる。
- ・一番後ろの席から降りる時間が半分になるなど、降車時間が短縮されることは魅力だと思う。終点に一斉に全扉を開いて運賃収受がなく降車できることから、京都駅の到着時には大きな効果があると思う。
- ・「後乗り前降り」方式のバスと並存するのがネックになると思うので、そこも踏まえて考えていく必要がある。

○委員

- ・奈良で前乗り後降りのバスに乗ったことがある。乗るときに現金の準備ができていない方がいて、乗車時間がかかることがあった。実験で確認する必要がある。

○委員

- ・前乗り後降り方式の検討に至った理由について、降車時に時間がかかって大変であることと運転士の横に人が滞留してしまうということがある。これらが前乗り後降り方式で解消できるのかについて確認する必要がある。乗降時間だけではなく、実験前と実験後で滞留がどれくらい異なるのかを車内にカメラを設置して確認できないか。
- ・乗降のスムーズさは、時間に還元されると思うが、市バスのバスロケで1秒おきに位置を確認できるようなデータは取れないのか。評価できる仕組みをつくって、停車、乗車、発車までの時間がどれくらいかかるのかを調べると比較がしやすい。
- ・実証実験で何を評価するかはきちんと決めておいて、できるだけいろんな視点で確認いただければと思う。

○委員

- ・外国人の観光客は、すぐに降車できるように、また、案内表示が前方にあるため、前方に行くことが多い。後降りにする場合は、後方にも案内表示を設置する方が分かりやすいと思う。
- ・大きいスーツケースが置けるロッカーが空いておらず、質問が多い。キャリーサービスは1,000円くらいかかり、高いと感じる人が多い。
- ・外国語対応に不安があり、外国人の乗車を嫌がるタクシーもある。フォーリンフレンドリータクシーは良い制度だが、台数が少ないので、すぐには乗れない。

○委員

- ・実証実験については、委員の方に乗っていただいた方が議論しやすいと思うので、調整していただきたい。

6 今後のスケジュール

(資料に基づき事務局から説明)