

第2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30日（金）10時00分～11時30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，
森口浩紀委員，丹野智世委員，東徹委員

●交通局：宮田営業推進室長，高見自動車部担当部長 ほか

4 開会

- (1) 挨拶
- (2) 出席者の確認
- (3) 資料の確認
- (4) 前回の摘録確認

5 議題

- (1) 前回要求資料について
(事務局から資料に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・資料1について，京都観光一日乗車券が1,200円で大原地域も乗車可能であるとのことであるが，現在発売している鞍馬・貴船日帰りきっぷや奈良・斑鳩1dayチケットなど，目的別の企画券のように，大原地域まで乗車できるチケットを作ったうえで，京都観光一日乗車券の代わりにバス・地下鉄専用の一日乗車券を作るという考え方もある。
- ・資料3の一日乗車券カードの利用実態について，もう少し細かく実態が分からないか。観光客と市民の利用割合を出していただいているが，どんな人がどんな時に乗っているかなどの実態が分かると，価格が変わったときにどういう方に影響があるのかを把握することができるのではないか。地理的にこういう地域の人がよく使っているなどが分かれば，その地域への対策を考えることができる。例えば，鷹峯，玄琢，原谷などは中心部に行くのに乗継ぎが必要なので，乗継割引額を拡充するなどが考えられる。
- ・この懇話会のテーマではないが，トラフィカ京カードは1割のプレミアムがあるが，500円カードにはプレミアムがない。500円カードにもプレミアムをつけるとよいのではないか。トラフィカ京カードの割引額を拡充して，市民の方は一日乗車券にこだわるのではなく，今日も明日も使えるカードとして上手に使っていただければよいのではないか。

- ・混雑について、市民も困っており、なんとかしてほしいとの問題がある。京都市の観光調査においても、京都の残念度として、「混雑」があがっている。適正な規模の受入れでないと、市民は観光客が増えても嬉しくないということになってしまう。

○委員

- ・京都市の観光調査の中で、「混雑緩和」が一番の課題となっており、京都市では全面的に、時間分散、時期分散、エリア分散の考え方を打ちだしており、どういう形で混雑緩和を解消していくか、そして、どのようにして市民の方々にとって使いやすいバスにするのかということが必要である。バスの乗車券は、複雑になると分かりにくくなり、使いにくくなるが、時間分散、時期分散、エリア分散を有効的に反映できるような仕組みづくりを将来にわたって行うことが、観光の観点から必要であると考えている。

○委員

- ・資料5について、分かりやすい資料だと思う。バスのみを使う場合と、地下鉄も使う場合を比較されていて、例えば、「ア」の場合、200円多く払うと、所要時間が約40分から約20分の半分になる。このように、目的地までの所要時間が短くなるので、地下鉄も使える乗車券を使いませんかという案内をして、地下鉄も使える乗車券の利用促進を行うことを考えていけばいいと思う。

○委員

- ・今の例の場合、一日3箇所いくと、1時間程ゆっくりすることができるので、その時間でゆっくりと食事を楽しむことができるなどのアピールができる。

●事務局

- ・バスと地下鉄の一日券を合わせてはどうかとの御意見について、バスの一乗車券も残したうえで、地下鉄も乗車できる京都観光一日乗車券については、今回値下げをさせていただいて、利用しやすいものとして考えている。
- ・どのあたりの方がどういう御利用をされているのかというデータは、現在持ち合わせていないが、どういう対策が取れるかは検討していきたい。
- ・500円カードにプレミアムを付けることについては、500円カード自体が大変お得なカードになっているので、そのあたりの切り分けが必要であると考えている。今回の懇話会のテーマではないが、トラフィカ京カードについては、利便性の向上を図るために、乗継割引額を拡充する方向で検討しているところである。
- ・混雑緩和を行うための分散化については、京都市全体で図っていきたいと考えている。
- ・地下鉄を使えば所要時間が短くなることについては、アピールをして、公共交通の利用促進を行っていききたいと考えている。

○委員

- ・先程申し上げた発言は、バスの一乗車券や地下鉄の一乗車券をやめてほしいという趣旨ではなかった。バスの一乗車券、地下鉄の一乗車券、バスと地下鉄を共通で使える一日乗車券の3種類をつくれればよいのではないかとということで申し上げた。

○委員

- ・京都駅で観光案内をしている際によく聞かれることは、バスの一日乗車券を利用して観光したいということである。よく観光で行かれるところは、資料5にあるような場所であり、バスで行くと時間がかかるが、地下鉄や他の交通機関を利用すると早く行ける場所である。時間配分の点でも優れた移動方法を御提案し、観光を楽しんでいただけるようにしたいと思う。

○委員

- ・学生に話を聞くと、京都の学生は、一日の行動を考えて、トラフィカ京カードを使うか、昼間割引回数券を使うか、一日乗車券を使うかなどを考えている特徴がある。一日どこを回るのかという考え方の中に、いろんな選択肢のメニューが出てくると、地下鉄とバスを利用できる京都観光一日乗車券が選択肢に入ってくると思う。そういった市民のライフスタイルを広めていけば、観光客の方にも地下鉄も使った移動にシフトしていただけるものと考えている。
- ・資料4について、平日が4回、土曜日・休日が3回、4回の方が多く、一見利用回数が多く見えるが、このデータには、せっかく一日乗車券を買ったから、元をとろうとして短い区間でも乗るなどあえて多くバスに乗っている方が含まれているであろうことは踏まえておく必要があると思う。このデータで市民が平均で4回使っているから、4回の利用を基準にした金額にしてしまうと、700円の時のように、売れなくなると思う。
- ・土曜、休日の利用をみていると、観光客は3箇所くらいの観光地を回っていると思う。3箇所回ると、京都駅に戻ってくるのを合わせて4回、2箇所の場合は、計3回の乗車である。それ以上乗っている人達は、一日乗車券を買ったうえで、それ以外の支払いをしたくないから、時間をかけてでもいいから意地でもバスを使っている方達で、伏見稲荷のような時間がかかる場所にもバスで行っている。こういう方達にどういうマネジメントを行っていくかを考える必要がある。例えば、東京から観光に来られる人については、次回また新幹線代を支払って来るくらいなら、少し追加でお金を払っても移動時間が短くなり、1回で多くの箇所を回れる方がお得であるとの提案ができるのではないかと思う。提案の仕方については、コンシェルジュの皆さんと意見交換や情報共有を行うことで、コンシェルジュの皆さんもお薦めしやすくなって、チケットの販売促進につながると思う。
- ・資料7に関係してだが、先日、バスの一日乗車券の値上げに対して否定的な折り込みチラシが入っていた。現金が減っているが、バスの一日乗車券が増えているため、バスの一日乗車券を値上げするべきでないとの内容であったが、バスの一日乗車券は純粹に増加していて、現金+ICカードの利用は減っていないので、データを間違っているのではないか。交通局としてこのチラシについて把握しているのか。

●事務局

- ・6月24日の土曜日と25日の日曜日に、地元新聞に広告の形でチラシの挟み込みがあったことを把握している。このチラシについては、ワンコインで買える一日乗車券カードが値上がりすることに対して反対するべきであるとの内容である。

- ・チラシの内容については、疑義がある。値上げの実施については、事実であるが、施策としては、価格適正化であり、その反面、観光客や市民の方の利便性を高めるために、京都観光一日乗車券等を値下げすることとしているが、その内容が全く書かれていない。現金利用が減っているとの内容については、委員御指摘のとおり、データの読み方が間違っていると思っている。チラシには、誤ったことが書かれていることと、交通局の施策の趣旨については全く触れられていないという認識である。

○委員

- ・資料7の書き方について、工夫が必要であると思う。ICカードが現金とは別のものと読み取れるが、実質は同じことである。現金からICカードへの転移が大きいですが、これを合算すると下がっているとは読み取れない。

○委員

- ・安く、早く、快適にというのはいかに実現していくのかというのが今回の議論であると思う。
- ・地下鉄を使えば混雑緩和ができるのかという疑問がある。例えば、京都駅～銀閣寺までいくときには快適に、早く行けると思うが、帰りに祇園や五条坂などを回りたくなると、バスを使わざるをえない。そのため、バスの増発を行って、混雑を緩和するしかないと思う。マイカー規制についても同時に実現していかないと、バスを増便しても時間通りに運行できないなどの色んな問題につながっていく。
- ・観光するにあたっては、時間の観点だけでなく、街並みを楽しみたいという観点もあるので、そういった場合も、地下鉄では味わえないので、バスに乗る必要があると思う。

○委員

- ・資料4でデータの読み方に注意する必要があるとの意見があったが、その点について、交通局から意見があればお願いしたい。

●事務局

- ・御指摘のとおりであり、大変参考になった。皆さんの意見を伺いながら、様々な観点で考えていきたいと思う。

○委員

- ・懇話会で議論している内容について、ネットニュースで配信されていたり、新聞記事になっている。そういうニュースに対しての反応や書込みなどがあれば、御紹介いただきたい。
- ・資料2の2「定期外のお客様における券種別構成比率の推移」について、金額か人数か何をベースにしているのか。

●事務局

- ・資料2については、お客様数（利用者数）をベースにしている。バスの日乗車券については、平均乗車が4回なので、1枚あたり4回で計算している。
- ・記事については、全国紙などで掲載されており、同時にインターネットでも配信されている。5月26日から10日間の数字ではあるが、504件のシェアがある。記事に関するコメントも130件ほど書き込まれている。テレビで報道された内容もインターネットで配信されており、1週間で100件ほどのコメントが書き込まれている。
- ・新聞記事の内容に対する書込みの一例として、
「1日乗車券500円は安過ぎでしょ。市内均一区間は1乗車230円ですから…」
「500円でのが信じられない。存分に利用させていただきました。」
「結構お世話になってます。混雑が減るのなら受け入れたいとも思います。」
といったものがあり、
テレビで報道された内容に対する書込みの一例として、
「賛成ですな。安くてほんと助かるわあ〜、て思っていたけどしゃあない。地下鉄に乗れる1200円のが値下げになるなら、かなり使い勝手よくなるし。」
「北大路バスターミナルをもっとPRしてほしい。金閣寺や北野天満宮なら北大路から行けば超快適ですよ。」
等の御意見が載っている。
- ・価格の見直しについては、概ね賛同していただける御意見が多かったと思う。

○委員

- ・前乗り後降り方式の実証実験について、秋頃に実施予定とのことであるが、考えがあるので、参考にしていただければと思う。実施する際には、お客様の多い系統が望ましいと思う。ただし、朝早くから夜遅くまで運行している系統で行うのは、停留所での案内や周知などが大変だと思うので、朝と夜に走っていない観光系統がいいと思う。観光系統の中でもお客様が多い100号系統がいいと思う。
- ・実施時期については、観光シーズンの11月にやると混乱を招く恐れがある。かといって12月では、お客様が少なく参考にならないことも考えられるので、10月の3連休以外の時期に実施すると、しっかりとしたデータがとれるのではないかと思います。

●事務局

- ・資料8-1の観光系統については、観光客が多く乗られる系統であり、循環系統については、市民の方、観光客の方ともに多く乗られる系統である。キャリーバッグをお持ちのお客様は、観光系統に乗られる方が多く、車内混雑の一因となっている。
- ・ちなみに、100号系統については、1キロあたりのお客様数が約10人、資料8-1の表の206号系統以下は約5人〜7人となっている。
- ・バスのお客様の数は、6月と10月が平均的な御利用者数なので、頂戴した御意見を参考に、実施時期・系統等、実験の実施概要素案を作成していきたい。

○委員

- ・前回要求した資料については、深い議論がたくさんできたと思う。特に、お金の話だけではなく、時間や混雑の分散化など、利用者の方にとってふさわしい時間利用とお金の使い方を、いかに提案するかについても併せてやっていくほうが良いと思う。観光客にとっての時間とお金のマネジメントと、市民にとっての時間とお金のマネジメントは少し違うと思うので、それぞれがふさわしいものを選択できるような利用促進のデータを整えていくことが望ましいと思う。

○委員

- ・地下鉄に誘導したいとのことだが、地下鉄もけっこう混んでいる。朝一番だと座れるが、昼間は観光客の方などが多く、なかなか座れない。
- ・乗継時間を省略した資料となっているが、どのくらいの乗継時間がかかるのかなども考えるべきである。乗継するには結構時間がかかるし、荷物を持っている人にとっては、乗継が負担になる。

○委員

- ・時間帯によって乗継の時間は異なるので、代表的な時間を参考にいれることで対応できるかもしれない。

(2) 市バス・京都バス一日乗車券カード及び京都観光一日乗車券等の価格設定（たたき台）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

- ・計算するためには想定が必要ではあるが、想定内容によっては大きく結果が変わってくる。こういう場合、上位、中位などで変化をつけてみて、それぞれの結果を確認するのがいいと思う。直感的に、その他公共交通機関への移行がこれだけ抑えられるのかは疑問である。また、利用回数が多い人が地下鉄だけへの転移となっているが、別の委員が先ほどおっしゃっていた、おまけで1回乗って計4回となっている人などが減ることが考えられるので、そういったことを想定した低位バージョンもつくったほうがいいのではないか。

○委員

- ・値頃感として、地下鉄とバスの一乗車券を800円で発売するのはどうか。市民の足を守るという観点では、バスの一乗車券を500円、地下鉄の一乗車券を600円、地下鉄とバスの一乗車券800円の3種類を発売するのがいいと思う。大原へも行けるような観光用の一日乗車券は、別で考えたらいいと思う。

○委員

- ・たたき台を示していただいたおかげで、いろいろと想定しやすくなった。利用回数が2回以下の割合が平日に比べて土日が倍になっているのは、おそらく土日は観光客が多く買っているからである。観光客は、3回乗るつもりだけど、500円なので、2回でもそれほど損しないしいいかと思って買っていることが想定される。収益の最大化を図るなら答えは明確だが、700円になると、2回乗車しただけでは、差額が250円ほどになり、現行の小児の一日乗車券とほぼ同じになり、子ども連れの方にとっては、厳しくなる。子どもと一緒に家族で乗ってもらいやすくなるという考え方をしてはどうか。
- ・京都観光一日乗車券を現行の利用範囲のまま値下げする場合には、大原を走っている京都バスが減収になり、それなりに打撃を受けると思う。一方、値段が下がることによって、大原に行ってみようかという人も出てくると思う。市全体で、大原でも使えることをPRして、京都バスがあまりにも大きな減収にならないようにしていく必要があるのではないか。
- ・今回は、バスの日乗車券が値上げになって、京都観光一日乗車券が値下げになることで、地下鉄への誘導を図ることを前提に話をしているが、京都は他の鉄道も充実しているので、今後、近鉄や京阪など他の交通機関の利用を薦めていくこともいいことだと思う。ただし、その運賃があまりにも高いと利用しづらくなるので、価格の決定にあたっては、そのあたりも考慮していく必要がある。
- ・地下鉄は混んでいて、大きな荷物を持っていると使いにくい。長期的な視点で、地下鉄のエレベーターを適切な場所に設置することを今後検討していただきたい。ベビーカーで乗車する際に、地下鉄だとかなりしんどいので、私が住んでいるのは地下鉄駅もバス停も近くにあるが、バスを使うことが多い。荷物配達を活用した手ぶら観光をお薦めしていくと、地下鉄が利用しやすくなると思う。

●事務局

- ・価格以外のPRも必要であることなど、貴重な御意見をいただいたと思っている。
- ・バスの日乗車券、地下鉄の日乗車券、バス・地下鉄の日乗車券の3種類をつくってはどうかとの御意見については、今後、検討は必要であると思うが、この懇話会においては、バスの日乗車券と京都観光一日乗車券等の価格をいかに設定するかということを中心に御議論をいただきたいと思っている。

○委員

- ・修学旅行生向けに地下鉄とバスが乗れるチケットを900円で発売しているが、旅行生や先生方からの反応はいかがか。

○委員

- ・その御質問については、調べたうえできちんと回答させていただく。京都の修学旅行は、ほぼ貸切バスで京都まで来て、地下鉄やタクシーのチャーターを利用して市内を回ることが多いが、学校によって活用方法が異なるので、そのあたりを整理して回答させていただく。

○委員

- ・修学旅行用の900円が妥当な価格であれば、京都観光一日乗車券を1,000円にするというのも妥当ということになると思うので教えていただきたい。

○委員

- ・価格設定の仮定について、現在の資料より低位なものなども想定できると思うので、比較できるような形で見せていただきたいと思う。

●事務局

- ・本日のたたき台の資料については、分かりやすい資料にするという趣旨で、逸走率等の想定を1パターンに固定した。市民の方はもっとシビアに考えているとの意見があったが、これは本当に大事な視点であると思う。今回、固定させていただいた、2回以下、3回以下の部分については、割合を広げた形で、御提示させていただきたいと考えている。

○委員

- ・バスの一乗車券の利用者割合について、観光客が7割となっているが、観光客の中でも外国人の方がかなり増えており、日本の観光客が減っている。外国人の方でも京都は欧米人の比率が3割を超えていて極めて高い。また、アジアの方と欧米人の方ではお金の使い方が明らかに違う。欧米人の方は、公共交通料金などはおおらかな形でお金を払う傾向がある。
- ・これらのことを踏まえた上で、日本人と外国人の方の比率、外国人の中での比率などをもう少し細かく見てシミュレーションを行うことで、販売がどのように動いていくかがわかってくると思う。

○委員

- ・他都市の一乗車券の資料がないので、出してほしい。全国主要都市の料金や制度などを参考に比較しておいた方が正当な評価ができると思う。

○委員

- ・提案のあった資料を御準備いただきたい。

●事務局

- ・外国人の割合について、把握が困難であるので、また御意見を伺いながら、出せるものを考えていきたいと思う。
- ・他都市の一乗車券の資料については、前回、傍聴に来られた方からも御意見として頂戴しているので、また提示させていただきたいと思う。

(3)「京都観光一日乗車券」の名称変更について
(事務局から資料に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・お客様にチケットを渡すときに説明をするが、「京都観光一日乗車券」は名称が長く、覚えている人は少ない。もう少し短いほうがお客様に説明しやすいし、覚えてもらいやすい。特に外国人旅行者で「京都観光一日乗車券」を知っている人は少ないと感じる。

○委員

- ・外国のパスは、ユーレイルパスなど名称が分かりやすい。観光事業者が外国のお客様に説明する際には、バスの一日乗車券、バス・地下鉄の一日乗車券だというのが明確にわかる名称がいい。

○委員

- ・具体的でわかりやすい名称が良い。「バス一日券」、「地下鉄・バス一日券」又は「バス・地下鉄一日券」など。名称を考える際、バスと地下鉄どちらを先に持ってくるのか、例えばおすすめしたいほうを先にする、などの議論があってもよい。

○委員

- ・皆さんと同意見であり、単純に「バス一日券」くらいが利用者には分かりやすい。市の立場としては、阪急バス等に乗れないことを伝えるためにも、「市バス・京都バス」を入れたいという気持ちも分かるが、バスと言い切ったほうが分かりやすい。観光一日券にはクーポンがついているが、これは継続するのか。継続するなら発売時にPRをするべきではないか。

●事務局

- ・クーポンは継続したいと考えている。一日券は各社と連携した乗車券もあるので、各社と連携して継続していきたい。

○委員

- ・「バス一日券」「地下鉄一日券」「バス・地下鉄一日券」3種類程度のシンプルな名称がよい。大原まで行ける乗車券は別途考える。観光一日券のクーポンは、私も委員になっていろいろ勉強するまで知らなかったので、市民の方にPRする必要がある。

○委員

- ・長期的には一日乗車券類の名称を合わせるほうが分かりやすいと思う。現在は「1 day チケット」、「一日乗車券」などが混在している。

○委員

- ・名称に市バスや京都バスをどうしても入れたいなら、小さく書いておけば良いのでは。通称を分かりやすくすれば良い。

(4) その他

●事務局

- ・実証実験の実施時期、系統、どのような調査をしていくのか、どんなデータを集めるのかなどについては、次回の懇話会で提案したい。
- ・本日初めてたたき台ということで、具体的な価格をお示しした。頂いた御意見について、資料を作って提示したい。次回、交通局の価格案を提示し、御意見を頂きたい。

○委員

- ・80万人の御利用を達成するためには、かなりの増客が必要であり、達成した時には今のインフラでは厳しいのではないかと。バスの運行を増やせばいいのかもしれないが、観光シーズンの東大路通は大変混雑しており、これ以上バスを走らせるのは難しい。今でもバス・地下鉄は混雑している。どういう状況を想定しているのか、心配である。

○委員

- ・このような心配をする交通事業者はほとんどなく、低迷している状況に対して利用者増加をどうするのか、が課題であることが多い。京都市交通局がトップランナーとしてお手本を示して欲しい。

6 今後のスケジュール

(事務局から説明)