

「京都修学旅行 1 day チケット」の利用動向について

「京都修学旅行 1 day チケット」の利用動向について、JTB西日本京都支店執行役員支店長である森口委員に聞き取り調査をしていただきましたので、その結果を、下記の2のとおり御報告いたします。

記

1 京都修学旅行 1 day チケットの概要

(1) 発売額

900円

(2) 利用範囲

市バス・地下鉄全線、京都バス主要路線（一部区間を除く）

(3) 特徴

- ・ 1,200円で発売している京都観光一日乗車券と同じ利用範囲
- ・ 修学旅行の誘致を目的として、安価で発売している
- ・ 旅行代理店又は学校から、学校単位で購入の申込をしていただく

2 修学旅行担当セクションへのヒアリング結果

修学旅行の班別行動は、京都修学旅行 1 day チケットの利用が減って、市バス・京都バス一日乗車券カード（500円）やタクシー利用が増えてきている。その要因として、以下の理由が推察される。

- (1) 生徒の安全性確保の観点、移動の時間配分の観点、事前学習の負担が軽減される観点等から、タクシーで行動する学校が増加してきている。
- (2) 修学旅行生の人気見学地（注）への交通手段をインターネットで調べると路線バスが表示されること、また、地下鉄を利用した場合でも駅から歩く必要があることから、バスの利用が主流になっている。
- (3) 平成26年の均一運賃区間拡大により、市バス・京都バス一日乗車券カード（500円）の利用範囲が嵯峨・嵐山地域へ広がり、500円の乗車券の利用が明らかに増えたという声がある。
- (4) 京都修学旅行 1 day チケットの利用範囲を有効に活用することができず、900円は少し高いというイメージを持ち、500円の日乗車券で十分と考える学校が増えてきている。

（注）京都・中学校修学旅行人気見学地

- ①清水寺 ②金閣寺 ③二条城 ④銀閣寺 ⑤三十三間堂
⑥北野天満宮 ⑦平等院 ⑧嵐山 ⑨東寺 ⑩平安神宮

※平成24年度実施日本修学旅行協会アンケート調べ

各都市のバス一日乗車券について

事業者	乗車券	発売価格	利用範囲	備考
京都市	市バス・京都バス一日乗車券カード	500円	市バス, 京都バスの市内均一区間	均一区間 及び 調整区間
仙台市	市バス一日乗車券	640円	仙台駅から市内260円区間	調整区間のみ
		980円	仙台駅から市内350円区間	
東京都	都バス一日乗車券	500円	均一区間内	均一区間 及び 調整区間
川崎市	1日乗車券	510円	市バス全線(川崎病院線を除く)	均一区間のみ
横浜市	バス1日乗車券	600円	市バス全線	均一区間 及び 調整区間
名古屋市	バス全線一日乗車券	600円	市バス全線	均一区間のみ

価格設定別1日当たりのお客様数及び年間収支への影響について

資料3

1 市バス・京都バス一日乗車券カード600円, 京都観光一日乗車券900円の場合【600円, 900円】

			乗車回数3回以上で新乗車券(900円)へ移行する方の割合											
			1割(9.2%)		2割(18.4%)		3割(27.6%)		...	5割(46.0%)		...	9割(82.8%)	
			お客様数	収支	お客様数	収支	お客様数	収支		お客様数	収支		お客様数	収支
乗車回数2回以下で他の公共交通機関へ移行する方の割合	移行なし	バス	△ 1,500人	+ 3.5億円	△ 3,100人	+ 1.7億円	△ 4,600人	△ 0.1億円		△ 7,700人	△ 3.6億円		△ 13,900人	△ 10.7億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円
		両事業計	+ 1,600人	+ 5.2億円	+ 3,100人	+ 5.8億円	+ 4,700人	+ 6.3億円		+ 7,800人	+ 7.4億円		+ 13,900人	+ 9.6億円
	1割(0.8%)	バス	△ 2,100人	+ 3.2億円	△ 3,600人	+ 1.4億円	△ 5,200人	△ 0.4億円		△ 8,300人	△ 3.9億円		△ 14,500人	△ 11.0億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円
		両事業計	+ 1,000人	+ 4.9億円	+ 2,600人	+ 5.5億円	+ 4,100人	+ 6.0億円		+ 7,200人	+ 7.1億円		+ 13,300人	+ 9.3億円
	2割(1.6%)	バス	△ 2,600人	+ 2.9億円	△ 4,200人	+ 1.1億円	△ 5,700人	△ 0.7億円		△ 8,800人	△ 4.2億円		△ 15,000人	△ 11.3億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円
		両事業計	+ 500人	+ 4.6億円	+ 2,000人	+ 5.2億円	+ 3,600人	+ 5.7億円		+ 6,700人	+ 6.8億円		+ 12,800人	+ 9.0億円
	3割(2.4%)	バス	△ 3,200人	+ 2.6億円	△ 4,700人	+ 0.8億円	△ 6,300人	△ 1.0億円		△ 9,400人	△ 4.5億円		△ 15,500人	△ 11.6億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円
		両事業計	△ 100人	+ 4.3億円	+ 1,500人	+ 4.9億円	+ 3,000人	+ 5.5億円		+ 6,100人	+ 6.5億円		+ 12,300人	+ 8.7億円
	⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮	
	5割(4.0%)	バス	△ 4,300人	+ 2.0億円	△ 5,800人	+ 0.2億円	△ 7,300人	△ 1.5億円		△ 10,400人	△ 5.1億円		△ 16,600人	△ 12.2億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円
		両事業計	△ 1,200人	+ 3.7億円	+ 400人	+ 4.3億円	+ 2,000人	+ 4.9億円		+ 5,100人	+ 5.9億円		+ 11,200人	+ 8.1億円
	⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮	
	9割(7.2%)	バス	△ 6,400人	+ 0.8億円	△ 8,000人	△ 0.9億円	△ 9,500人	△ 2.7億円		△ 12,600人	△ 6.3億円		△ 18,800人	△ 13.4億円
地下鉄		+ 3,100人	+ 1.7億円	+ 6,200人	+ 4.1億円	+ 9,300人	+ 6.4億円	...	+ 15,500人	+ 11.0億円	...	+ 27,800人	+ 20.3億円	
両事業計		△ 3,300人	+ 2.5億円	△ 1,800人	+ 3.2億円	△ 200人	+ 3.7億円		+ 2,900人	+ 4.8億円		+ 9,000人	+ 7.0億円	

注1 割合の括弧内の数値は、全体に占める割合

注2 網掛け部分は、市バスの収支がプラスとなるパターン

注3 □ は、第2回懇話会で、価格設定のたたき台として提示したパターン

2 市バス・京都バス一日乗車券カード600円, 京都観光一日乗車券1,000円の場合【600円, 1,000円】

			乗車回数3回以上で新乗車券(1,000円)へ移行する方の割合											
			1割(9.2%)		2割(18.4%)		3割(27.6%)		...	5割(46.0%)		...	9割(82.8%)	
			・お客様数	・収支	・お客様数	・収支	・お客様数	・収支		・お客様数	・収支		・お客様数	・収支
乗車回数2回以下で他の公共交通機関へ移行する方の割合	移行なし	バス	△ 1,500人	+ 3.8億円	△ 3,100人	+ 2.3億円	△ 4,600人	+ 0.7億円		△ 7,700人	△ 2.5億円		△ 13,900人	△ 8.9億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円
		両事業計	+ 1,600人	+ 5.7億円	+ 3,100人	+ 6.6億円	+ 4,700人	+ 7.3億円		+ 7,800人	+ 8.7億円		+ 13,900人	+ 11.6億円
	1割(0.8%)	バス	△ 2,100人	+ 3.6億円	△ 3,600人	+ 2.0億円	△ 5,200人	+ 0.4億円		△ 8,300人	△ 2.8億円		△ 14,500人	△ 9.2億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円
		両事業計	+ 1,000人	+ 5.5億円	+ 2,600人	+ 6.3億円	+ 4,100人	+ 7.0億円		+ 7,200人	+ 8.4億円		+ 13,300人	+ 11.3億円
	2割(1.6%)	バス	△ 2,600人	+ 3.3億円	△ 4,200人	+ 1.7億円	△ 5,700人	+ 0.1億円		△ 8,800人	△ 3.1億円		△ 15,000人	△ 9.5億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円
		両事業計	+ 500人	+ 5.2億円	+ 2,000人	+ 6.0億円	+ 3,600人	+ 6.7億円		+ 6,700人	+ 8.1億円		+ 12,800人	+ 11.0億円
	3割(2.4%)	バス	△ 3,200人	+ 3.0億円	△ 4,700人	+ 1.4億円	△ 6,300人	△ 0.2億円		△ 9,400人	△ 3.4億円		△ 15,500人	△ 9.8億円
		地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円
		両事業計	△ 100人	+ 4.9億円	+ 1,500人	+ 5.7億円	+ 3,000人	+ 6.4億円		+ 6,100人	+ 7.8億円		+ 12,300人	+ 10.7億円
∴		∴		∴		∴		∴		∴		∴		
5割(4.0%)	バス	△ 4,300人	+ 2.4億円	△ 5,800人	+ 0.8億円	△ 7,300人	△ 0.8億円		△ 10,400人	△ 4.0億円		△ 16,600人	△ 10.4億円	
	地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円	
	両事業計	△ 1,200人	+ 4.3億円	+ 400人	+ 5.1億円	+ 2,000人	+ 5.8億円		+ 5,100人	+ 7.2億円		+ 11,200人	+ 10.1億円	
∴		∴		∴		∴		∴		∴		∴		
9割(7.2%)	バス	△ 6,400人	+ 1.2億円	△ 8,000人	△ 0.4億円	△ 9,500人	△ 2.0億円		△ 12,600人	△ 5.2億円		△ 18,800人	△ 11.6億円	
	地下鉄	+ 3,100人	+ 1.9億円	+ 6,200人	+ 4.3億円	+ 9,300人	+ 6.6億円	...	+ 15,500人	+ 11.2億円	...	+ 27,800人	+ 20.5億円	
	両事業計	△ 3,300人	+ 3.1億円	△ 1,800人	+ 3.9億円	△ 200人	+ 4.6億円		+ 2,900人	+ 6.0億円		+ 9,000人	+ 8.9億円	

注1 割合の括弧内の数値は、全体に占める割合

注2 網掛け部分は、市バスの収支がプラスとなるパターン

注3 □ は、第2回懇話会で、価格設定のたたき台として提示したパターン

3 市バス・京都バス一日乗車券カード700円、京都観光一日乗車券900円の場合【700円、900円】

			乗車回数4回以上で新乗車券(900円)へ移行する方の割合											
			1割(6.9%)		2割(13.8%)		3割(20.7%)		...	5割(34.5%)		...	9割(62.0%)	
			・お客様数	・収支	・お客様数	・収支	・お客様数	・収支		・お客様数	・収支		・お客様数	・収支
乗車回数3回以下で他の公共交通機関へ移行する方の割合	移行なし	バス	△ 1,200人	+ 9.3億円	△ 2,300人	+ 7.6億円	△ 3,500人	+ 5.8億円		△ 5,800人	+ 2.3億円		△ 10,400人	△ 4.6億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円
		両事業計	+ 1,100人	+ 10.4億円	+ 2,300人	+ 10.5億円	+ 3,500人	+ 10.4億円		+ 5,800人	+ 10.4億円		+ 10,500人	+ 10.5億円
	1割(3.1%)	バス	△ 3,300人	+ 8.0億円	△ 4,400人	+ 6.3億円	△ 5,600人	+ 4.5億円		△ 7,900人	+ 1.0億円		△ 12,500人	△ 6.0億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円
		両事業計	△ 1,000人	+ 9.1億円	+ 200人	+ 9.2億円	+ 1,400人	+ 9.1億円		+ 3,700人	+ 9.1億円		+ 8,400人	+ 9.1億円
	2割(6.2%)	バス	△ 5,300人	+ 6.7億円	△ 6,500人	+ 4.9億円	△ 7,700人	+ 3.2億円		△ 10,000人	△ 0.3億円		△ 14,600人	△ 7.3億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円
		両事業計	△ 3,000人	+ 7.8億円	△ 1,900人	+ 7.8億円	△ 700人	+ 7.8億円		+ 1,600人	+ 7.8億円		+ 6,300人	+ 7.8億円
	3割(9.3%)	バス	△ 7,400人	+ 5.4億円	△ 8,600人	+ 3.6億円	△ 9,800人	+ 1.8億円		△ 12,100人	△ 1.6億円		△ 16,700人	△ 8.6億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円
		両事業計	△ 5,100人	+ 6.5億円	△ 4,000人	+ 6.5億円	△ 2,800人	+ 6.4億円		△ 500人	+ 6.5億円		+ 4,200人	+ 6.5億円
	⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮	
	5割(15.5%)	バス	△ 11,600人	+ 2.7億円	△ 12,800人	+ 1.0億円	△ 13,900人	△ 0.8億円		△ 16,300人	△ 4.3億円		△ 20,900人	△ 11.3億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円
両事業計		△ 9,300人	+ 3.8億円	△ 8,200人	+ 3.9億円	△ 6,900人	+ 3.8億円		△ 4,700人	+ 3.8億円		+ 0人	+ 3.8億円	
⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		
9割(28.0%)	バス	△ 20,000人	△ 2.6億円	△ 21,100人	△ 4.3億円	△ 22,300人	△ 6.1億円		△ 24,600人	△ 9.6億円		△ 29,300人	△ 16.6億円	
	地下鉄	+ 2,300人	+ 1.1億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	...	+ 11,600人	+ 8.1億円	...	+ 20,900人	+ 15.1億円	
	両事業計	△ 17,700人	△ 1.5億円	△ 16,500人	△ 1.4億円	△ 15,300人	△ 1.5億円		△ 13,000人	△ 1.5億円		△ 8,400人	△ 1.5億円	

注1 割合の括弧内の数値は、全体に占める割合

注2 網掛け部分は、市バスの収支がプラスとなるパターン

注3 は、第2回懇話会で、価格設定のたたき台として提示したパターン

4 市バス・京都バス一日乗車券カード700円、京都観光一日乗車券1,000円の場合【700円、1,000円】

			乗車回数4回以上で新乗車券(1,000円)へ移行する方の割合											
			1割(6.9%)		2割(13.8%)		3割(20.7%)		...	5割(34.5%)		...	9割(62.0%)	
			・お客様数	・収支	・お客様数	・収支	・お客様数	・収支		・お客様数	・収支		・お客様数	・収支
乗車回数3回以下で他の公共交通機関へ移行する方の割合	移行なし	バス	△ 1,200人	+ 9.7億円	△ 2,300人	+ 8.1億円	△ 3,500人	+ 6.4億円		△ 5,800人	+ 3.2億円		△ 10,400人	△ 3.3億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円
		両事業計	+ 1,100人	+ 11.0億円	+ 2,300人	+ 11.2億円	+ 3,500人	+ 11.2億円		+ 5,800人	+ 11.5億円		+ 10,500人	+ 12.0億円
	1割(3.1%)	バス	△ 3,300人	+ 8.4億円	△ 4,400人	+ 6.7億円	△ 5,600人	+ 5.1億円		△ 7,900人	+ 1.9億円		△ 12,500人	△ 4.6億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円
		両事業計	△ 1,000人	+ 9.7億円	+ 200人	+ 9.8億円	+ 1,400人	+ 9.9億円		+ 3,700人	+ 10.2億円		+ 8,400人	+ 10.7億円
	2割(6.2%)	バス	△ 5,300人	+ 7.0億円	△ 6,500人	+ 5.4億円	△ 7,700人	+ 3.8億円		△ 10,000人	+ 0.6億円		△ 14,600人	△ 5.9億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円
		両事業計	△ 3,000人	+ 8.3億円	△ 1,900人	+ 8.5億円	△ 700人	+ 8.6億円		+ 1,600人	+ 8.9億円		+ 6,300人	+ 9.4億円
	3割(9.3%)	バス	△ 7,400人	+ 5.7億円	△ 8,600人	+ 4.1億円	△ 9,800人	+ 2.5億円		△ 12,100人	△ 0.8億円		△ 16,700人	△ 7.2億円
		地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円
		両事業計	△ 5,100人	+ 7.0億円	△ 4,000人	+ 7.2億円	△ 2,800人	+ 7.3億円		△ 500人	+ 7.5億円		+ 4,200人	+ 8.1億円
⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		
5割(15.5%)	バス	△ 11,600人	+ 3.1億円	△ 12,800人	+ 1.4億円	△ 13,900人	△ 0.2億円		△ 16,300人	△ 3.4億円		△ 20,900人	△ 9.9億円	
	地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円	
	両事業計	△ 9,300人	+ 4.4億円	△ 8,200人	+ 4.5億円	△ 6,900人	+ 4.6億円		△ 4,700人	+ 4.9億円		+ 0人	+ 5.4億円	
⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		⋮		
9割(28.0%)	バス	△ 20,000人	△ 2.2億円	△ 21,100人	△ 3.9億円	△ 22,300人	△ 5.5億円		△ 24,600人	△ 8.7億円		△ 29,300人	△ 15.2億円	
	地下鉄	+ 2,300人	+ 1.3億円	+ 4,600人	+ 3.1億円	+ 7,000人	+ 4.8億円	...	+ 11,600人	+ 8.3億円	...	+ 20,900人	+ 15.3億円	
	両事業計	△ 17,700人	△ 0.9億円	△ 16,500人	△ 0.8億円	△ 15,300人	△ 0.7億円		△ 13,000人	△ 0.4億円		△ 8,400人	+ 0.1億円	

注1 割合の括弧内の数値は、全体に占める割合

注2 網掛け部分は、市バスの収支がプラスとなるパターン

注3 □ は、第2回懇話会で、価格設定のたたき台として提示したパターン

第 2 回「市バスの乗車環境を考える懇話会」において傍聴者からいただいた御意見について

前回の会議において、4名の方から御意見をいただきました。内容は以下のとおりです（原文のまま全文を引用しています）。

市バスの乗車環境を考える懇話会で、事務局の方々がどのような目標を定めておられるのか、具体的にわかりました。また、委員の方々が、京都の学生や京都に住む家族がどのような選択をしているのか示して下さいました。私は、西京区の桂坂に住んでいます。桂坂では、市バスは、2系統しか走っておらず、ダイヤも、便数が少なく利用しづらい状況です。市民のための公共交通機関という視点を忘れずに改革をしてほしいと考えていたので、このような懇話会でお話を聞くことができ良かったです。

チケットの名前ですが、「京都バスちか1 day チケット」はどうでしょうか？漢字が多いと、観光客には分かりにくいかと思いました。

現在、大学で「市バスの利用」について研究しているので、貴重なお話、大変勉強になりました。毎日市バスを利用しています。朝から観光客や修学旅行生による混雑がたえません。一日乗車券カードの価格設定についてですが、市民と観光での利用者と分けての価格設定をすることで、両者の利用率や混雑の改善につながるのではと思いました。

是非次回も参加させて頂きたいと思います。ありがとうございました。

・市バス1日乗車券の値上げについて

ワンコインは実務上においても釣銭計算が行いやすい。ワンコインから値上げすると実務上の負担になるのではないか。（特に運転士さんにとって）

・前乗り後降りについて

1日乗車券の初回利用時（機械に通す）が、降車に時間がかかる一因となっているのではないか。1日乗車券側の改良で一定の改善は見込めないだろうか。また、東大路通（100系統の通る）では歩道が狭いところがあり、バスの乗車に時間を要する前乗りは歩行者の通行の妨げとなるのではないか。

・資料8-1

上位10系統の特に混雑する区間をまとめると、ターミナルで同地点を結ぶバスの乗り場を集約し、他系統のバスや交通機関へ分散させる等の策ができるのではないだろうか。

・ 一日カードの金額もさること乍ら、この際カード使用方法も見直して頂きたい。（1回目はカードリーダーに通し、2回目以降は運転士さんに日付けを見せる⇒全てカードリーダーに通すなど）

・ 旅行者のスーツケース車内持ち込みの現状も改善策を検討してほしい。

一日乗車券に関するお客様からの声について（平成29年4月1日以降）

平成29年7月6日現在

1. 一日乗車券の価格見直しについての御意見（総数9件（内訳：市長への手紙2件，交通局HP7件））

	受付日	内容
市長への手紙等	5月30日 (※)	黒字化したにも関わらず <u>一日乗車券を値上げすることが理解できない</u> 。 観光一日券を廃止にし，大原，高雄は別きっぷで対応すべきである。 高雄はJRの高雄フリーパスを800円で市バス共通かつ金閣寺以南も乗り放題で対応し，市バスだけ乗車できる制度は廃止するのが観光客のためである。 また，大原は叡電大原貴船日帰りきっぷでよい。
	6月19日	市バスの混雑解消のため， <u>一日乗車券と観光一日券の価格調整</u> 及び叡山電鉄，京福電鉄，京津線等の列車とのフリーチケットの設定等の施策を <u>さらに強化してほしい</u> 。
交通局HP	4月12日	市バス1日乗車券の <u>値上げは最小限にしてほしい</u> 。
	5月29日 (※) 5/30に御意見をいただいた方と同一人物	市バス・京都バス一日乗車券カードは，そもそも直通で行けないところには乗換で行ってもらうため <u>4回乗り降りするより安くなければならない</u> 。 500円というのは単純に3回乗ればお得という分かりやすさがあるが，これでもなお購入せずに車内両替を行い，バスを遅延させる観光客が多く，値上げはこれを助長させる失策である。 また，議論の際には各地の交通局の一日乗車券の一覧を資料として配布すべきだ。
	5月30日	一日乗車券の値上げ検討中とニュースで知ったのだが， <u>観光と市民の使用を区別して考えてほしい</u> 。 市民は今まで通り500円券，観光客は観光施設優待付券を発行するなど検討してほしい。検討なしでの値上げは，売上の事しか考えていないと思う。
	6月5日	市バス一日乗車券をどうするか検討中と新聞等で知った。売れすぎないようにするには，今の3回乗ったらもとがとれるのではなく， <u>4回乗ったらもとがとれる700円にすればどうか</u> 。
	6月7日	一日乗車券の値上げが検討されているそうだが，観光客ではなく，普段利用している地元の住民としての意見としては， <u>ある程度の値上げは仕方なくとも，なるべく値上げ幅は少なくして欲しい</u> 。
	6月26日	<u>1日乗車券が安価すぎる。値上げしてもまだ安い</u> 。バスが混むので京都市民は大迷惑している。市民と観光客とで値段を分けて欲しい。
	7月4日	交通局の一日乗車券の価格見直しの話が出ているが，山科地区で地下鉄に加えて，京阪バスも乗り放題になる <u>山科醍醐拡大版の一日乗車券は</u> ，大変お得で便利で重宝しているので， <u>是非来年以降も発売を続けて欲しい</u> 。

2. 観光一日券の価格見直しについての御意見（総数2件（内訳：市長への手紙1件，交通局HP1件））

	受付日	内容
市長への手紙等	4月7日	市バスの均一運賃区間が拡大されている。均一運賃区間が拡大されることで、1,200円の京都観光1日乗車券の値段の価格設定のメリットが薄くなっている。 <u>市バス・地下鉄共通の1日乗車券価格を1,000円と設定し、2日乗車券も1,800円とし価格見直しをしてはどうか。</u>
交通局HP	5月29日	地下鉄一日乗車券については24時間券に移行し、利便性を高めるべきであり、 <u>二日観光券は廃止し、市バス地下鉄券をいくらで発売するかだけを議論すべきである。</u>

乗車券の価格設定及び名称変更について委員からの御意見

価格設定及び名称変更について、前回の第2回懇話会開催後も委員の皆様には御意見を伺っておりますので、御意見を御紹介いたします。

1 「市バス・京都バス一日乗車券カード」と「京都観光一日乗車券」の価格について

- 一日乗車券カードの価格については、平成27年度の均一運賃区間の走行キロ数は500円に値下げした平成12年度に比べ、1.2倍になっているのだから、600円が妥当だと思う。京都観光一日乗車券については、収益面からみれば1,000円となるが、地下鉄への誘導を図るのであれば900円でよいと思う。
- 収支がどれだけ良くなるかというより、利用者が大きく落ち込まない額を考えるべきではないか。近畿圏のパーソントリップの平均トリップ数が3回くらいなので、3回乗ってお得というのがポイントになると思う。したがって、一日乗車券カードは、600円が妥当ではないか。京都観光一日乗車券は価格差を縮めるのであれば900円がよいと思う。
- 一日乗車券カードを500円に据え置くという案があってもいいのではないかな。
- 交通局が公営企業という「企業体」であるならば、収支がよりプラスになる価格を設定してもいいのではないかな。
- 一日乗車券カードの利用者のうち市民は3割ということであるが、市民への負担を出来るだけ少なくするという観点では600円が妥当だと思う。ただし、市民利用の多いトラフィカ京カードの乗継割引拡充とセットで考えるべきであろう。京都観光一日乗車券は900円がいいのではないかな。
- 一日乗車券カードの700円は割高感がある。3回乗ってお得という水準は維持してほしいので600円が妥当か。京都観光一日乗車券は現行が1,200円なので、1,000円となっても安くなったと感じていただけるのではないかな。

2 「市バス・京都バス一日乗車券カード」と「京都観光一日乗車券」の名称案について

(1) 「市バス・京都バス一日乗車券カード」

- ア バス一日券（市バス・京都バスの均一運賃区間内一日乗車券）の説明を加える
- イ 京都・バス1 d a yチケット
- ウ 京都市内バス一日乗車券
- エ 京都市内一日乗車券（バス）
- オ 京都周遊バス1 d a yチケット
- カ 京都回遊バス1 d a yチケット
- キ みやこ1 d a yバスきっぷ
- ク Kyoto one day bus pass
- ケ Kyoto city bus pass

(2) 「京都観光一日乗車券」

- ア バス・地下鉄一日券
- イ 市バス・地下鉄一日乗車券
- ウ 地下鉄・市バス一日乗車券
- エ 市バス・地下鉄1 d a yチケット
- オ 地下鉄・市バス1 d a yチケット
- カ 市バス・京都バス・地下鉄一日乗車券
- キ 京都市内バス・地下鉄一日乗車券
- ク 京都市内一日乗車券（バス・地下鉄）
- ケ エンジョイ・京都一日乗車券
- コ みやこ1 d a yバス・地下鉄きっぷ
- サ 京都・交通マルチパス
- シ 京都ツーリズムカード

3 その他意見

- ・ 京都市は他都市に比べ、バスの輸送分担率が高いので、他都市の一日乗車券との価格の単純比較は意味がないのではないかと。
- ・ 価格を見直し、地下鉄誘導を図るのであれば、地下鉄の輸送力も増強するべきだと思う。
- ・ マイカー利用から公共交通利用に転換していただく施策が大切。100年後の京都を見据えた議論をしていく必要があると思う。

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に係る交通局価格案について

1 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の価格案

- (1) 市バス・京都バス一日乗車券カード 500円 → (700円) → 600円
 (2) 京都観光一日乗車券 1,200円 → 900円
 (3) 京都観光二日乗車券 2,000円 → 1,700円

2 価格案の考え方

(1) 市バス・京都バス一日乗車券カード

平成8年当時の価格が700円であったこと、また、500円に値下げしたのは規制緩和対策であったことから、700円が妥当な価格と考えています。

しかし、今日において、多くの観光客をはじめ市民の皆様にも御利用いただいているこのカードは、路線・ダイヤの充実、均一運賃区間の拡大、京都バスでも利用可能となったことにより、500円とした平成12年度と比べて、利用範囲における走行キロ数が1.2倍となっている点を踏まえ、600円とします（当面の間）。

(2) 京都観光一日乗車券

市バス・地下鉄共通全線定期券の1日当たり単価（18,440円÷22日＝838円）を下回らない、最も安価な額（100円単位）に設定しました。

(3) 京都観光二日乗車券

京都観光一日乗車券を2枚購入する場合の額（1,800円）から、100円安価な額としました。

3 1日当たりのお客様数及び年間収支への影響

【算定に当たっての条件】

- ①市バス・京都バス一日乗車券カードの利用回数が2回以下の方のうち、3割から5割の方が他の交通機関へ移行する。
 ②同じく利用回数が3回の方のうち、1割から2割の方が他の公共交通機関へ移行する。
 ③同じく利用回数が4回以上の方のうち、2割から3割の方が新京都観光一日乗車券へ移行する。

	1日当たりお客様数	年間収支
市バス	△5,500人～△9,300人	△1.9億円～+0.9億円
地下鉄	+4,600人～+7,000人	+2.9億円～+4.6億円
両事業合計	△3,500人～+300人	+2.3億円～+4.2億円

※両事業合計の数値は、市バス・地下鉄間のお客様の移動割合によって、計算値が変わるため、単純にそれぞれの事業の数値を合算したものとはなりません。

4 価格変更の実施時期

平成30年3月（予定）

1日当たりお客様数及び年間収支への影響

【条件設定】

- 1 一日乗車券カード利用2回以下の方のうち、3割から5割の方が他の公共交通機関へ移行する。
- 2 同じく利用3回の方のうち、1割から2割の方が他の公共交通機関へ移行する。
- 3 同じく利用4回以上の方のうち、2割から3割の方が新京都観光一日乗車券へ移行する。

○市バス・京都バス一日乗車券600円-京都観光一日乗車券900円

利用回数2回以下の方のうち、他の公共交通機関へ移行する割合	利用回数3回の方のうち、他の公共交通機関へ移行する割合	利用回数4回以上の方のうち、新京都観光一日乗車券へ移行する割合	バス		地下鉄		両事業合計	
			お客様数	収支	お客様数	収支	お客様数	収支
3割	1割	2割	△ 5,500人	+ 0.9億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 900人	+ 3.8億円
		3割	△ 6,700人	△ 0.4億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	+ 300人	+ 4.2億円
	2割	2割	△ 7,000人	+ 0.0億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 2,400人	+ 2.9億円
		3割	△ 8,200人	△ 1.3億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	△ 1,200人	+ 3.3億円
4割	1割	2割	△ 6,000人	+ 0.6億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 1,400人	+ 3.5億円
		3割	△ 7,200人	△ 0.8億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	△ 200人	+ 3.8億円
	2割	2割	△ 7,500人	△ 0.3億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 2,900人	+ 2.6億円
		3割	△ 8,800人	△ 1.6億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	△ 1,800人	+ 3.0億円
5割	1割	2割	△ 6,600人	+ 0.3億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 1,900人	+ 3.2億円
		3割	△ 7,800人	△ 1.0億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	△ 800人	+ 3.6億円
	2割	2割	△ 8,100人	△ 0.6億円	+ 4,600人	+ 2.9億円	△ 3,500人	+ 2.3億円
		3割	△ 9,300人	△ 1.9億円	+ 7,000人	+ 4.6億円	△ 2,300人	+ 2.7億円

前乗り後降り方式の実証実験の概要について

1 実施日

平成29年10月14日（土）、15日（日）
28日（土）、29日（日）

（選定理由）

10月の1日当たりの旅客数は、年間平均1日当たりの旅客数に近く、観光で御利用されるお客様が多い土休日に実施します。

平成28年10月	359千人/日
平成28年度（年間）	363千人/日

■平成29年10月

月	火	水	木	金	土	日
					9/30	1
					事前調査実施日	
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
体育の日					実証実験実施日	
16	17	18	19	20	21	22
					時代祭	
23	24	25	26	27	28	29
					実証実験実施日	
30	31					

* 実証実験の効果を測定するため、9月30日（土）及び10月1日（日）に「3調査項目（1）乗降時間調査及び（2）車内御利用状況調査」を実施します。

2 対象系統

100号系統全便

（運行経路及び時刻表は別紙1-1及び別紙1-2参照）

（選定理由）

京都駅を発着し、清水寺、祇園、銀閣寺などの主要観光地を結んでおり、1便当たりの乗車人数が最も多い系統です。また、海外から観光でお越しのお客様も多く、キャリーバックの車内持込も見受けられます。

3 調査項目

(1) 乗降時間調査

京都駅前などの停留所7箇所以上で、調査員が乗降客数及び乗降時間を調査します。

(2) 車内御利用状況調査

100号系統の一部の便に調査員が乗り込み、お客様の車内での動線とお立ちのお客様の分布状況等を調査します。

(3) お客様を対象としたアンケート調査

停留所で調査員がアンケート調査票を配布し「前乗り後降り」方式に係るお客様の評価等を調査します。

(調査項目案)

- ・ 年齢，性別
- ・ 利用日時
- ・ 利用目的
- ・ 利用券種
- ・ 「前乗り後降り」方式に対する感想・評価など

(4) 職員等からの聞き取り調査

バス停留所に配置する案内要員や京都市バスおもてなしコンシェルジュ、100号系統の運行を担当した運転士からも、車内前方の混雑状況やお客様の車内移動の状況等について聞き取り調査を行います。

4 お客様への対応

バス停留所の形状は現状のまま実証実験を行うことから、100号系統においても同じ位置でバスを停車させます。

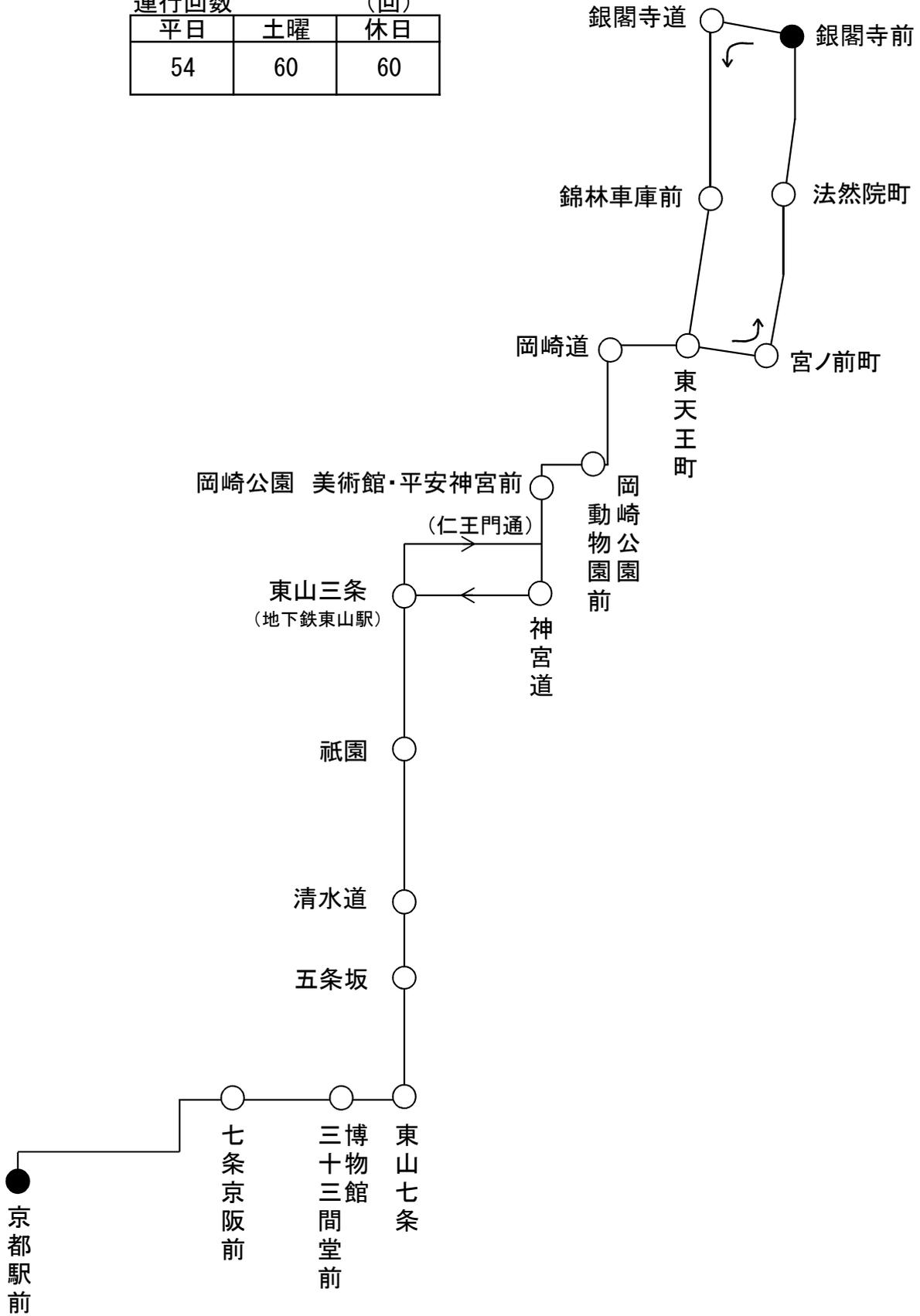
このため、バスに乗車されるお客様を現状の乗車位置から約4m前方の乗車口である前扉へ誘導する必要があることから、100号系統が停車する全ての停留所に案内要員を配置します。

5 事前周知

- ・ 市民しんぶん
- ・ 交通局ホームページ
- ・ 交通局が発行する沿線情報誌（おふたいむ）
- ・ 市バス・地下鉄車内，関係停留所，地下鉄各駅，市バス・地下鉄案内所等へのポスター掲示及びチラシの配架

100号系統

運行回数		(回)
平日	土曜	休日
54	60	60



京都駅前での時刻表

061-24-05

平成29年3月18日 実施

Raku洛BUS [急行] 清水寺・銀閣寺 行き
 Kyoto Easy Sightseeing
 100 [Express] Ginkakuji Temple Via Kiyomizu-dera Temple
 京都市交通局

発車時刻 TIMETABLE							停車停留所 BUS STOP
時 HOUR	分 MINUTES						京 都 駅 前 Kyoto Sta.
7	40		50				七 条 京 阪 前 Nanajo Keihan-mae
8	0	10	20	30	40	50	博 物 館 三 十 三 間 堂 前 Hakubutsukan Sanjusangendo-mae
9	0	10	20	30	40	50	東 山 七 条 Higashiyama Nanajo
10	0	10	20	30	40	50	五 条 坂 (清水寺) Gojozaka (Kiyomizu-dera Temple)
11	0	10	20	30	40	50	清 水 道 Kiyomizu-michi
12	0	10	20	30	40	50	祇 園 Gion
13	0	10	20	30	40	50	東 山 三 条 (地下鉄東山駅) Higashiyama Sanjo (Subway Higashiyama Sta.)
14	0	10	20	30	40	50	岡 崎 公 園 美 術 館 ・ 平 安 神 宮 前 Heian-jingu Shrine
15	0	10	20	30	40	50	岡 崎 公 園 動 物 園 前 Dobutsuen-mae
16	0	(10)	20	(30)	40	(50)	岡 崎 道 Okazaki-michi
17	0	(20)	(40)				宮 ノ 前 町 Miyanomaecho
18		(0)					銀 閣 寺 前 Ginkakuji Temple

()印は、土曜日・休日のみ運行します。
 Marked () : Saturdays , Sundays & Holidays only



携帯電話版時刻表

ポケロケコード 061

右の数字はこのバスが100円の収入を得るために必要としている費用です。(26年度)→52円(27年度)→

51

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29年7月18日現在

前乗り後降りについての御意見（総数2件（内訳：交通局HP1件，京都新聞1件））

	受付日	内容
交通局HP	5月29日	<p>市バスが先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，先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。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>
京都新聞投書欄	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>