

第3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7月24日（月）10時00分～正午

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，丹野智世委員，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) 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) 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について
(事務局から資料1～5に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・資料1について，質問に御回答いただきました JTB 西日本様から補足説明がありましたら，よろしくお願いします。

○委員

- ・資料1については，市バス・地下鉄全線，京都バス主要路線が利用できる「修学旅行1day チケット」の利用が年々減少してきており，こういった理由で減少してきているのか，また，市バス・京都バス一日乗車券カードの利用がこういった理由で増えてきているのかについて，推察し，まとめているものである。
- ・ヒアリングについては，JTB 国内旅行企画西日本教育旅行仕入センターを通じて，主に関東圏の修学旅行担当の営業課長数名に行っている。

- ・ヒアリング結果については、4点挙げている。1点目が生徒の安全性の確保、移動時間配分の観点、事前学習の負担が軽減される観点から、タクシーで行動する学校が増えてきていることである。市内のバスの混雑によって、5人のグループのうち1人乗れても4人が乗れないといったことが少なくなく、こうした状況を受け、班別研修をタクシーでの移動に切り替えるような動きが多いと聞いている。九州の学校からの報告では、痴漢が車内で発生したことを受け、生徒の安全性確保の観点から、タクシーを選択しているとのことであった。2点目が修学旅行生の人気観光地として挙げられている場所がバスだけで行けること、地下鉄を利用してもバスに乗り換える必要があることから、500円の乗車券を利用する学校が多くなってきていることである。例えば、清水寺、金閣寺、銀閣寺、北野天満宮、東寺、平安神宮などが挙げられる。インターネットで経路を調べると、路線バスが表示されることも、地下鉄ではなくバスの利用が増えている要因であると考えられる。3点目が、平成26年の嵯峨・嵐山地域への均一区間拡大により、バス一日乗車券の利用が大きく増えていることである。4点目が、修学旅行1dayチケットの900円が少し高いというイメージがあり、500円の日乗車券で十分であるとする学校が増えてきていることである。

○委員

- ・ありがとうございました。資料1～5について、御意見等があればお願いします。

○委員

- ・資料2について、公営だけではなく、民間の乗車券も対比していただければ良かったのではないかと。例えば、奈良交通は500円で発売している。京都と奈良なら、京都の方が圧倒的に観光で利用される回数が多く、京都の500円の方が利用価値は高いと思う。
- ・資料4に関連するが、私が担当する佛教大学の授業と立命館大学の授業で学生向けに最も望ましいと思う乗車券の価格を回答いただくアンケート調査を行った。「一日乗車券カード600円、京都観光一日乗車券900円」が一番多く、「一日乗車券カード600円、京都観光一日乗車券1,000円」が2番目に多かったが、自由記述では、500円のままで良いのではとの意見も出ていた。これは、値上げしてほしくないという意見のほか、600円や700円になると、お釣りを渡すことが増えるので、運転士の車内での発売が大変になるとの意見もあった。その結果については、事務局で集計していただいているとのことなので、詳細な説明をお願いしたい。

●事務局

- ・アンケート調査について、事務局から説明させていただく。このアンケートについては、原委員の御提案により、原委員が講義をされている立命館大学と佛教大学の学生の皆様にアンケートを実施していただいたものであり、その結果を事務局で集約したものととなっている。
- ・Q1は、前回の懇話会で「たたき台」としてお示しした「市バス・京都バス一日乗車券カード」の新価格を600円又は700円と設定した場合と「京都観光一日乗車券」を900円又は1000円にした場合、それぞれ組み合わせて出来る4種類のパター

ンのうち、どの組み合わせが最も好ましいかという問いに対しての回答になっている。配付枚数が221枚に対し、回答枚数が116枚で52.5%という高い回収率となっている。「一日乗車券カード600円、京都観光一日乗車券900円」とするのが最も好ましいと回答された方が41人で回答者の35%でトップ、「600円、1,000円」の組み合わせが31人で27%、以下、「700円、900円」の組み合わせ、「700円、1,000円」の組み合わせ、その他の順となっている。

- ・Q2はアンケートにお答えいただいた方の属性を示している。
また、自由意見欄に記載されていた御意見も掲載しているので、御参照をお願いしたい。原委員どうもありがとうございました。

○委員

- ・資料3について、多くのパターンを算出していただきありがとうございました。このパターンのうち、どれになるかを予め知ることはできないが、この計算結果により、600円よりも700円の方が利用者数の変動リスクが大きいということを知ることができる。

と言うのは、600円に値上げし、かつ、乗車回数が2回以下で他の公共交通機関への移行が9割になった場合は、利用者数が3,300人減少し、収支が2.5億円増加するが、700円に値上げかつ乗車回数が3回以下で他の公共交通機関への移行が9割になった場合は、利用者数が17,700人減少し、収支が1.5億円減少するという結果なので、700円は600円の5倍以上の利用者数の減少の可能性があることが分かる。

また、仮定の中で、バス一日乗車券を利用されている方のほとんどが京都観光一日乗車券に移行することはないと思うので、横軸の9割の欄は見る必要はないと思う。

- ・評価の視点として、利用者数と収支を計算していただいているが、両事業計ではほとんどのパターンで収支がプラスになっているので、どのパターンなら利益が出るかを考えるのではなく、利用者数の減少幅が小さいものを選択するべきだと思う。

○委員

- ・これは通常、価格弾力性ということで説明することが多いが、観光客が多いことと、地下鉄・バス両事業の関係を見るということから、一般的な価格弾力性の事例には当てはまらない。
- ・答えが分からないときに、様々なケースを仮定して計算をやってみて、数字がどんな動きになるのか見るというのは、方法の一つであると思う。こうしたことでおおよその傾向が見えてくると思う。

○委員

- ・今回の価格見直しの議論の出発点は、交通局の経営が苦しくて、増収を図らないといけないというものではないと認識している。そのため、増収分は、他方で割引額を拡大するなどして、収支均衡を図るという考え方でよい。
- ・利用者の実態分析がまだ十分にできていないと思う。バス一日乗車券は非常に多くの人が利用しており、その利用者に占める市民の割合は3割とのことだが、残りの市民

はどういう乗車券でバスに乗っているのか、また、価格改定により負担増になるのはどういう人なのかという点をもう少し把握できないか。先日の会議でも話したが、おそらく、どうしても街中にでるのに乗継ぎをしないといけない地域にお住まいの方や区役所に出かける方などが対象になるのではないかと思う。ただし、実際に一日乗車券を使っているのかトラフィカ京カードを使っているのかなどの実態はわからないという面もある。

- ・また、一日乗車券を平均で4.1回使っているとのことだが、市民と観光客それぞれの平均回数は分からないのか。観光客の方は、京都には観光地が多くあるので、6,7回使っているのではないか。こういう点も含めて議論をするべきである。市民にとっての一日乗車券と観光客にとっての一日乗車券の意味合いは異なると思う。価格設定をする際も、そのあたりの議論をできるだけ掘り下げていただき、市民の足を守るという観点で、市民にとって負担が増えないような対策を行う必要があると思う。このシミュレーションの内容については尊重するが、実際の利用者の負担や行動変化を別の観点で検討してほしいと思う。

○委員

- ・シミュレーションに対しての疑問ではなく、利用実態をどのように把握するかという観点での御意見ということですね。市民の方と観光客の方で分けて考えることは一つの考え方だと思うので、市民の方と観光客の方で異なった対応ができるかなどを検討いただければと思う。現時点で回答できることはあるか。

●事務局

- ・当初から説明させていただいているが、一日乗車券カードについては、価格の是正を行うこととしている。現状が、市民の方に利用いただいている通勤定期券の1回乗車当たりの単価より一日乗車券の単価が安いことから、この状態を是正しようというものである。また、混雑緩和として、定期外の御利用のうち一日乗車券を利用されている方が20%を超えている中で、利用の多い観光客の方をいかに地下鉄や他の公共交通機関へ誘導するかという観点もある。この2点については御理解をいただいていると認識している。
- ・市民の方の利便性をいかに向上していくかという点については、この価格適正化等を2月市会で示させていただいたときに、市会から市民の方の利便性向上も図るべきであるとの御指摘をいただいておりますが、ここの議論では出てきていないが、トラフィカ京カードの乗継割引額の拡充を実施することはお約束している。この懇話会のテーマではないので、これまで説明はしていなかったが、交通局全体として、そういった施策も含めて、市民の方の利便性向上を図ってまいりたいと考えている。

○委員

- ・交通局全体の運賃政策で考えていくのと、バス一日乗車券を中心に考えていく2つの話があり、今回の検討も交通局全体の施策の中でカバーできるならいいと思う。

○委員

- ・コンセプトとして、バス一日乗車券については、値上げではなく、価格適正化を目指していることは共通認識としておく必要があると思う。
- ・資料2について、都市構造の違いがあるので、単純には価格を比較できない。例えば、交通分担率の違いがあり、路線バスの分担率が京都は全体の5%である。東京や大阪の約3%に比べるとかなり高く、その中で一日乗車券を500円で発売するのは、路線バスの分担率がそれほど高くない東京に比べて、同じ500円でも利用価値は京都の方が高いと思う。
- ・シミュレーションを見ると、あまり大幅な値上げはしない方がいいだろう。適正化は必要であるが、上げすぎると利用者の感覚から逸脱してしまう。情報の非対称性というものがあり、バスを運行する側の情報と使う側の情報に格差がある。また、利用者間にも情報の格差がある。市民で普段からバスに乗車している方については、バスの良さについて情報が得られるので、効率の良い行動をする。例えば、西大路四条に住んでいる方が一日乗車券を使って、京都駅に出てから河原町で買物して帰る場合、500円の券なら3回乗ればお得であると考えるが、700円になると、3回の乗車では損になる。さらに、阪急に乘ると河原町から150円で帰るという選択肢もある。600円、700円とした場合、市民の中には、トラフィカ京カードや回数券を使う人も出てくるので、必ずしも、今まで3回使っていた人達が、そのまま600円のカードを使うことにはならないと思う。一方、観光客の方は、情報を持っていないので、地下鉄とバスを使った移動ではなく、京都駅前からバスで嵐山まで行きたいと考えてしまう。
- ・そこで、せっかく京都観光一日乗車券を値下げして使ってもらえるようにするのであれば、より地下鉄が便利であることをPRしていく必要がある。地下鉄の利用を合わせて薦めるような施策を行わないと、単に適正化を行いました、値下げしましたでは、お客様が動かないと思うので、今後検討をしていただきたい。
- ・原委員のアンケート調査を見ると、学生で普段バスを使う人と、使わない人が半々に分かれている。普段自転車を使っている人と、普段バスで通学している人では、価格の適正化についての考え方がおそらく異なるので、その点も踏まえる必要がある。
- ・何をもって観光客とするのかについては、難しい点がある。例えば、市民の方でも普段バスを使っていなくて、たまに乗る人については、観光客と同様であると言える。一方、普段バスを使っている人達が本当の市民の利用と言える。
- ・どうしても乗継が必要な地域の方達をどう考えるかについて、バスだけで考えると値上げになるが、全体的なライフスタイルから考えた方がいいと思う。四条大宮や四条堀川の間などは、バスの本数が多く、便利な地域であるが、家賃が高い地域である。一方、バスが少ないところは、家賃が安い地域であるところが多い。全体的に考えていかないと、不便な地域に住んでいる人達が、家賃が安くてバスも便利になってしまう。

○委員

- ・「価格適正化」の考え方が人それぞれであり、難しいと感じている。資料3の収支予測では、億単位でプラスになっているが、この利益をどのように利便性にいかしてい

けるのかを考え、マイカーを増やす方向にするのではなく、公共交通機関をきっちりと使いこなせるような施策を行う必要があると思う。これから先の京都の街が環境に優しく、快適な観光地でもあり、市民も行きたい場所にスムーズに行けるような未来となるように、どういう市バスのダイヤが良いのか、どういう地下鉄のダイヤが良いのか、バス停の環境をどのようにするのかなどを考えて、利益の活用方法を市民にも分かるように説明していただくと納得できるのではないかと。例えば、JR 稲荷駅へ向かうお客様は非常に多くいらっしゃるが、京都駅の奈良線ホームの改築工事で、安全性を確保するなど、交通事業者も様々な工夫をされている。交通局もバス停の混雑改善などに取り組んでいただきたい。

○委員

- ・トラフィカ京カードの話は今回の議題にはなっていないが、リンクしていると思う。価格見直しによって生じる利益について、バランスを保つために、トラフィカ京カードの割引額を拡充することは良いことである。市民の方にとって、トラフィカ京カードがもっと便利に使えるように、条件設定をし、PR をすれば良いと思う。割引条件の変遷や今後、こういう風になるといってお知らせしてほしい。
- ・観光向けのカードについては、食事代やお寺拝観料の割引などのクーポン券がついていることが多い。そういう割引の仕組みが付加価値としてあるので、これらをガイドブックにつけて販売を行えるのであれば、お得感が得られると思う。このようなお得感があれば、500円から600円に値上げとなっても納得できるのではないかと。

●事務局

- ・クーポンについては、現在、バス一日乗車券について、数施設の割引の特典がついている。また、観光一日乗車券についても多くの施設で優待がある。これらについては、価格の見直しの中で、考えていく必要があるが、ガイドブックとなると、発売時に必ずお客様に渡さないといけないので、それが発売時の足かせになる場合がある。総合的に勘案して考えていきたいと思う。

○委員

- ・資料1について、修学旅行1day チケットから500円カードにシフトしているが、シフトの理由として事前学習の負担が減少することが挙げられている。これも確かにそうだと思うが、むしろ学習することに価値があると思う。バスと地下鉄を使うことによって時間がどれだけ軽減されて、見て回る場所がどれだけ増えるのかということも、学習の対象とすることや、市民の方にとっても、乗継ぎをすることや、バスと地下鉄を上手く使いこなすことを学習していただけるよう、今回の議論をきっかけに、単なる価格の適正化ではなく、いろんな動き方ができることを観光客にも市民の方にもPR するなどして、次の施策に活かしていただきたいと思う。

(事務局から資料6～7に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・観光客を案内している感覚では、観光客の方は、だいたい2, 3箇所くらいの観光地を回っており、3回以上だとお得ということで500円カードを購入している。
600円であれば、3回以上乗ればお得ということは変わらないので、これまでどおり、お客様にお薦めできると思う。一方、700円になると、4回以上乗らないと得にならないので、どのような反応をされるかについては、未知数であると感じている。
- ・京都観光一日乗車券の値下げ幅について、900円であれば、600円のバス一日乗車券に300円を追加することで、市バスだけでなく、地下鉄も使えるので、お客様にもお薦めしやすいし、効率的に観光地を回っていただくこともできて良いと思う。普段から、移動時間の観点から地下鉄の御利用も案内しているが、京都観光一日乗車券のガイドブックの中に、バスと地下鉄の上手な使い方などを掲載していただくと、聞いても分かるし、見ても分かるので、より効率よくお客様に市バス・地下鉄を使っていたらと思う。

○委員

- ・バス一日乗車券600円、京都観光一日乗車券900円という提案に対して、異議はない。価格案の考え方ところで、京都観光一日乗車券については、定期券の一日当たりの単価と比較しているが、500円カードの方も定期券の一日当たりの単価と逆転は起きていないと記載がある方が分かりやすい。
- ・京都観光一日乗車券について、1, 200円から900円に値下げするのは、かなり思い切った施策なので、強くPRするべきだと思う。特典冊子については、自動販売機で買う場合は冊子なしになるが、窓口に行けば冊子がもらえるようなやり方もあるのではないかな。
- ・市民の方の利便性向上策として言われていたトラフィカ京カードの割引額拡充については、ぜひやってほしい。
- ・加えて、バスの定期券についても、調整区間を含んだ、あまり売上がないような定期券を値下げすることも市民の方の利便性向上策として検討されてはどうか。今まで均一区間を購入されていた方が、調整区間を含んだものを購入することで、利用者にとっても交通局にとってもプラスになると思う。

○委員

- ・価格案は妥当だと思う。私も本来700円が適正だと思うが、市民感覚としては600円であれば理解が得られやすいのではないかな。学生に聞いてみると、普段バスを使っている人達は、500円は安過ぎると感じている。一方で3回乗って元が取れることは重要と考えている。
- ・地下鉄増客の次のステップは、バスを使っている人達にいかに地下鉄を使っていただくかだと思う。学生からは、1, 000円くらいが良いとの意見があるが、それよりさらに安くしているので、かなり思い切った、みんなに乗っていただきたいという提

案だと言える。バスの一乗車券が600円なら、地下鉄の最短区間に2回乗ると合計で1,020円となり、1,000円でも元が取れるとか、現状の地下鉄の一乗車券も600円なので、バスと地下鉄それぞれの一日券を買うのと比較して、片方を半額にしているというアピールもできる。

- ・実施するときは、バス・地下鉄のお薦めの乗り方などの新しい券の取扱説明書や冊子を作ってアピールしていくと、900円の方が使いやすいと考える人が増えていくと思う。
- ・名称案については、愛称をつけて文字が多くなるよりも、シンプルなものが良い。また、京都市交通局が主となって発売する一日乗車券の名称の末尾は、バスも地下鉄も揃えた方が良いと思う。

○委員

- ・最終的には、600円、900円の組み合わせになると思うが、800円の可能性はないのか。
- ・バス車内での一日乗車券の発売は継続するのか。ワンコインであれば、お釣りを渡すのも簡単であるが、600円になると大変になる。運転士に様々な業務をさせすぎだと思う。安全運転に心がけることが基本であるなら、自動販売機の設置なども含めて、運転士の負担が減るような方法を考えてほしい。
- ・600円の地下鉄1dayフリーチケットは価格を変えないことでいいか。
- ・京都観光一日乗車券について、大原も含んだ形で考えているのか。大原へ行くのには、別で企画券を作った方が分かりやすく良いと思う。大原の企画券に専用のクーポンをつけると、もっと明確になるのではないか。
- ・クーポン券で割引をしている施設では、交通局が負担しているのか、業者が負担しているのかなどの実態も教えていただきたい。
- ・提案されていることについては、了承するが、市民向けのトラフィカ京カードの拡充などの利便性向上策についてもよく分かるように説明していただきたい。

○委員

- ・600円、900円の組み合わせについては、思い切った価格であると思うが、500円、1,000円もありだと思う。500円は安すぎるという意見がある一方で、500円だからこそ、市民の足として使えているとの意見もある。
- ・現在、限定発売している京阪、JR、阪急、嵐電、地下鉄で利用できる1,300円の歩くまち・京都レールきっぷがあるが、通年発売することで、そちらを選択することもできると思う。

○委員

- ・アンケートについて、4択なので、600円、900円が多くなっているが、自由記述欄には500円、1,000円の組み合わせもあった。

○委員

- ・市民の足を守るという観点から、バス一日乗車券を500円に据え置いて、京都観光一日乗車券を800円にするのもありだと思う。もしくは、900円という価格の中で、観光客向けに家族割で安くするなどできれば、マイカー抑制にもつながると思うし、利用者もバスから地下鉄利用にシフトすると思う。

○委員

- ・狙いは2つある。1つ目は価格適正化であり、2つ目は、地下鉄への誘導である。適正化と誘導の施策を実現し、それによって生じた利益については、サービス向上に活用していくことをきちんと説明するべきだと思う。

○委員

- ・トラフィカ京カードの割引拡充の経過と今後の方針をお聞きしたい。

●事務局

(頂いた質問に対する回答)

- ・京都観光一日乗車券を800円にすることについては、市バス・地下鉄共通全線定期券の一日当たりの単価838円を下回ることになるので、900円が最安だと考えている。
- ・バス車内のお釣り対応について、乗務員に御配慮いただき、御礼申し上げる。お釣り対応については、実際の現場での運用面で、問題ないか確認していく。
- ・地下鉄1dayチケットについては、現在のところ、価格の変更は考えていない。
- ・大原の企画券を作ることにについては、現在の京都観光一日乗車券が大原まで乗車できるものであり、大原部分を削ることは考えていない。
- ・バスの一日乗車券を500円のまま据え置くのが良いとの意見については、真摯に受け止める必要があると考えているが、価格単価の是正を行う必要があるということを御理解いただきたい。
- ・歩くまち・京都レールきっぷのようなフリーチケットの奨励については、御指摘のとおりであるが、関わる社局が多いほど調整が難しいという面もある。御意見を参考にさせていただきたい。
- ・トラフィカ京カードの割引額拡充については、実施することは確実であるが、時期は未定である。割引額の幅についても、現在検討中である。市民の方の利便性をいかに向上させることができるかという点を重視して検討していきたいと考えている。

○委員

- ・時系列でトラフィカ京カードの割引額の変遷が分かるような資料を提示してほしい。以前は乗継券を渡すなどの対応をしていたのではないかな。

(2)「前乗り後降り方式」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

- ・調査項目について、スーツケース等の大型の手荷物を持参しての乗車及び降車の人数・個数を各停留所で計測してみてもどうか。

●事務局

- ・調査項目に加えていくこととしたい。

○委員

- ・先日の5月28日(日)の15時30分に100号系統に乗車したが、超満員であった。そのような状況で調査ができるのか疑問であるが、全車両で調査するのか。

●事務局

- ・今回、調査日の100号系統の全便で調査を行うこととしたい。

○委員

- ・どのような調査結果となれば成功であると言えるのか。
- ・アンケートの「利用目的」はどれくらいの選択肢を考えているのか。
- ・意見として、現在の御利用状況から、外国語でのアンケートも作成しておくべきと考えるが、どうか。
- ・車内においても、バス停留所での案内員が前扉から乗っていただいた時に、車両後方へ誘導はするのか。

●事務局

- ・お客様のスムーズな降車については、降車時間の短縮、車内でのお客様の車両後部への移動状況の確認等が効果指標になると考えている。また、乗車時に運転士と接することから、乗り間違え防止などの効果も期待できるので、運転士からの状況の聴取なども行いたい。
- ・アンケートの「利用目的」については、「観光」、「買い物」、「通学」、「通勤」などの項目を考えている。
- ・アンケートについては、日本語だけでなく、どの程度の設問でお聞きするという問題もあるが、外国語でのアンケートも考えている。なお、車内の表記は日・英の2箇国語を基本としており、観光系統は4箇国語となっている。
- ・車内においては、運転士がアナウンスにより車両後部へ誘導することとしている。

○委員

- ・乗降時間の定義はどう考えているのか。

●事務局

- ・バスの総停車時間と考えており、バスの前後の扉を開けてから閉めるまでと考えている。
- ・乗車時間は、乗車口の開扉から閉扉まで、つまり最初のお客様の乗車から最後のお客様のご乗車までである。降車時間も同様である。
- ・総停車時間については、最初の開扉から閉扉までの時間は、当局の運行管理システムにおいて測定はできるが、前扉が開いていたのか、中扉が開いていたのかがわからない。そのため、バス停留所において、調査員により乗車及び降車にかかる時間を測定するものである。
- ・実証実験の事前調査日と実験日の時間を比較して、停車時間の変動について検証してまいりたい。

○委員

- ・アンケートの項目について、「どこからお越しいただいているか」という項目を入れていただきたい。基本的に、前乗り後降り方式の関東圏からのお客様については、違和感なく問題ないとの答えが多くなると考えている。
- ・最近の車両は、中扉から後部の通路が広いタイプの車両も入っていて、車両タイプによって状況が異なると思う。車両運用上難しい点もあるだろうが、事前調査・調査時とも車両タイプはできるだけ揃えておくべきだと思う。
- ・実証実験時には、乗車前から「おつりは出ない」旨をアピールしておくのか、それとも、そのままで行うのかという点、また、「一日乗車券カード」について、先に販売するのか、それとも、従来通り車内で売ることについては、事前に決めておくべきだと思う。
- ・五条坂北行バス停については、後ろ降りの降車の方とお並びの乗車の方が交錯する可能性が高いので、その防止策は案内員を立てて誘導するなどの対策が必要であると考ええる。

●事務局

- ・「どこからお越しいただいているか」という調査項目をアンケートに加えていくこととしたい。
- ・車両の固定については、できる限り車両のタイプを揃えるように努めたい。
- ・車外でのカード販売や両替等のご案内については、今後検討してまいりたい。
- ・バス待ちのお客様や通行人との交錯は避けなくてはならないので、対応に留意したい。

○委員

- ・どういう要因で乗降時間がかかっているのか調べることは重要と思う。スーツケースの持ち込みやカード販売・両替などの状況について、確認しておく必要があると思う。
- ・また、「後乗り前降り」、「前乗り後降り」方式の併存時に乗り場がどのような状況なのか確認し、今回こういった状況を調査することが、今後の導入の際に役立つと考える。

6 今後のスケジュール

●事務局

- ・価格適正化については、システム改修などのスケジュールもあるため、夏に価格を決定したいと考えている。価格については、市会で説明を行い、決定をしたうえで、次回の懇話会で報告を行いたい。
- ・名称については、次回も引き続き御意見をいただければと思う。
- ・前乗り後降り方式の実証実験については、次回の懇話会において、より詳細な説明を行いたい。
- ・次回の懇話会は8月に開催予定である。