

第4回「市バスの乗車環境を考える懇話会」

日時：平成29年8月29日（火）

午後6時30分～午後8時00分

場所：SANSА 右京 大会議室2

1 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

2 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等について

資料1 市バス・京都バス一日乗車券カード等の新価格及び新たな名称について

資料2 新一日乗車券（現「京都観光一日（二日）乗車券」）の利用促進策について

資料3 乗継割引サービスの変遷について

資料4 第3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

資料5 一日乗車券に関するお客様からの声について

- (2) 「前乗り後降り方式」について

資料6 前乗り後降り方式の実証実験（案）について

資料7 前乗り後降り方式に関するお客様の声について

参考資料 市民しんぶん8月15日号挟み込み記事

3 その他

今後のスケジュール

4 閉会

市バス・京都バス一日乗車券カード等の新価格及び新たな名称について

市バス・京都バス一日乗車券カード等につきまして、平成30年3月から発売価格を以下のとおりとし、新名称につきまして、公募により決定してまいりたいと考えておりますので、御報告いたします。

また、参考として、この度の市バス・京都バス一日乗車券カード等の価格見直しに伴い、市民の皆様の利便性を更に高めるために交通局内において検討を進めておりましたトラフィカ京カードにおける乗継割引につきまして、平成30年度中の実施に向けて取り組んでまいりますので併せて御報告いたします。

1 市バス・京都バス一日乗車券カード等の新価格

(1) 新価格

乗 車 券 名	現 行 価 格	→	新 価 格
市バス・京都バス一日乗車券カード	500円	→	600円
京都観光一日乗車券	1,200円	→	900円
京都観光二日乗車券	2,000円	→	1,700円

(2) 実施時期

平成30年3月（予定）

(3) 一日当たりのお客様数及び年間収支への影響

	一日当たりお客様数	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。

2 新たな市バス・京都バス一日乗車券カード等の名称

分かりやすく覚えやすい新名称とするため、市民の皆様をはじめとした多くの御利用者のお声を公募し、これを踏まえて決定してまいります。

なお、本件につきましては、後日、広報発表を行うとともに、交通局ホームページ等において周知してまいります。

【スケジュール】

平成29年 9月上旬 新名称募集の広報発表
10月上旬 新名称の決定・発表

(参考)

トラフィカ京カードにおける乗継割引額の拡充（案）について

1 トラフィカ京カードの概要

平成5年7月から発売している市バス・地下鉄で御利用いただける磁気式プリペイドカードであり、平成16年3月から、利用促進のため乗継割引を開始しています。また、1,000円券、3,000円券については、発売額の1割相当のプレミアムを付加しています。

発 売 額	利用可能額
500円	500円
1,000円※	1,100円
3,000円	3,300円

※ 小児用も発売しています。

2 拡充（案）

市バス・京都バス一日乗車券カード等の価格見直しに伴う、市民の皆様の更なる利便性向上策として、主に市民の皆様が利用されるトラフィカ京カードにおける乗継割引額を以下のとおり拡充したいと考えております。

（1）乗継割引額

区 分	現 行	拡 充 後	拡 充 額
市バス⇔市バス	90円引き	120円引き	30円
市バス⇔地下鉄	60円引き	120円引き	60円

（2）割引額設定の考え方

ア 市バスと市バスの乗継割引額

小児運賃相当（大人運賃の半額）の120円としました。

イ 市バスと地下鉄の乗継割引額

市バスと地下鉄を上手に御利用いただけるよう、また、お客様に分かりやすいものとなるよう、市バスと市バスの乗継割引額と同額の120円としました。

（3）実施時期

平成30年度中

新一日乗車券（現「京都観光一日（二日）乗車券」）の利用促進策について

1 これまでに懇話会委員からいただいた主な御意見

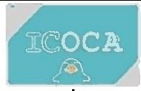
- 京都観光一日乗車券は、付加価値が高く、市民の方も普段の生活で十分に使えるものだと思うが、名称に「観光」と付いているので、使いにくくなっているのではないか。
- 海外のブロガーのブログの中でも京都観光一日乗車券ではなく、市バスの一日乗車券のことが多く紹介されている。
- 京都市の観光調査の中で、「混雑緩和」が課題となっており、京都市では全面的に、時間分散、時期分散、エリア分散の考え方を打ち出しており、どういう形で混雑緩和を解消していくか。
- 京都観光一日乗車券を値下げして使ってもらえるようにするのであれば、より地下鉄が便利であることをPRしていく必要がある。
- バス・地下鉄のお薦めの乗り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円のカードの方が使いやすいと考える人が増えていくと思う。
- 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。特に外国人旅行者では知っている人が少ない。

2 市会からいただいた主な御意見

- 京都観光一日乗車券の値下げに合わせて、地下鉄を併用することで、よりスムーズに、より快適に目的地に行けることをアピールしていくべき
- 京都観光一日乗車券を多くの市民の皆様に御利用いただくためには、名称の変更はすべきであり、市民利用に繋がるような名称となるよう検討してほしい。
- 京都駅の観光案内所では、市内観光地を市バスで巡る案内がなされている。地下鉄・市バスの両方が乗車できるカードの販売と併せて、地下鉄と市バスの両方を活用して市内観光地を巡るルートを提案されてはどうか。
- 一日で観光できる時間は限られているので、バスと地下鉄を利用してどれだけの観光地を最も合理的に周れるかという視点が必要である。どういう観光ルートを巡ると得なのか、ルート案内と価格と所要時間がセットになったものがあると、観光客も選択しやすい。

- 関西国際空港に配架されている外国人向けの京都観光パンフレットを見ると、清水寺への移動手段が市バスのみしか記載されていない。こういったところから改善していく必要があると思う。
- 京都駅から主要観光地までの所要時間を、市バスのみで移動した場合と鉄道を併用した場合とを比較した資料は、市バスから地下鉄への誘導に有効であり、積極的に示していくべきである。
- どの場所で市バス・地下鉄を乗り換えていただくよう案内するのか検討が必要である。
- 東山三条で地下鉄に乗り換えると京都駅に早く着くなど、バス利用者にも新しい一日乗車券が便利であることを積極的に訴えていくべきである。

乗継割引サービスの変遷について

実施日	バス⇔バス					バス⇔地下鉄					
	割引額	備 考	割引の券種			割引額	備 考	割引の券種			
			紙券	トラフィカ 京カード	I C カード			バス・地下連絡普通券（紙） 地下・バス連絡普通券（きっぷ）	トラフィカ 京カード	I C カード	
昭和５６年５月	７０円 （４０円）	乗継指定停留所で循環系統とその他均一系統の間で紙券において実施				６０円 （３０円）	地下鉄烏丸線開業に合わせて，地下鉄と市バス，京都バス，京都交通の路線を連続して乗車する場合に適用				
昭和５７年１月	８０円 （４０円）	市バス運賃改定（均一１３０円→１４０円）に合わせて乗継割引額を変更									
昭和５９年４月	６０円 （４０円）	市バス運賃改定（均一１４０円→１５０円）に合わせて乗継割引額を縮小					地下鉄運賃改定（１区１２０円→１４０円）の際に乗継割引額を据え置き				
昭和５９年１２月	６０円 （３０円）	市バス運賃改定（均一１５０円→１６０円）に合わせて小児の乗継割引額を変更				—					
昭和６３年１０月	７０円 （２０円）	市バス運賃改定（均一１６０円→１７０円）に合わせて乗継割引額を拡充				６０円 （２０円）	地下鉄運賃改定（１区１４０円→１６０円）の際に小児の乗継割引額を変更				
平成元年１０月	７０円 （３０円）	市バス運賃改定（均一１７０円→１８０円）に合わせて小児の乗継割引額を拡充				６０円 （３０円）	市バス運賃改定（均一１７０円→１８０円）に合わせて小児の乗継割引額を拡充				
平成４年４月	８０円 （４０円）	市バス運賃改定（均一１８０円→２００円）に合わせて乗り継ぎ割引額を拡充					—				
平成８年９月	９０円 （４０円）	市バス運賃改定（均一２００円→２２０円）に合わせて乗り継ぎ割引額を拡充					—				
平成９年１０月		—					地下鉄東西線開業に伴い，地下鉄と京阪バスの路線を連続して乗車する場合にも適用				
平成１６年３月		トラフィカ京カードによる乗継割引の実施に伴い，これまでのバス・バス乗継券（紙券）を廃止									トラフィカ京カードによる乗継割引を実施したが，民間バスとの乗継割引を継続するため，これまでのバス・地下鉄乗継券（紙券）を存続
平成２９年４月		全国１０種類の交通系ＩＣカードによる乗継割引を実施 京都バスとの乗り継ぎも対象			全国１０種類の交通系ＩＣカードによる乗継割引を実施 京都バスとの乗り継ぎも対象						

※割引額の（ ）内数字は小児運賃の割引額である。

第3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

第3回「市バスの乗車環境を考える懇話会」の傍聴者のうち、6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）。

一日乗車券の利用範囲を、今後さらに拡大（すべて均一区間）にする必要がある。

初乗り運賃を下げ、乗り継ぎ1回無料にするべき。それなら値上げしても構わないと思うし、バス地下鉄の1 day パスがあるならば、バスだけのチケットはなくてもいいと思う。とはいえ、乗車・降車をスムーズにと言うのなら、前乗りにするよりは市バス1 day チケットのワンコインを維持すべきでは？

ノーマイカーデーは料金を下げるなどしてもよいかも。

・市バス一日乗車券、観光一日乗車券について

私も前者500円据え置き、後者1000円に賛成です。運転士さんへの負担は極力なくし、海外から来られた観光客の方々も理解しやすいのではないだろうか。

・地下鉄一日乗車券について

どういった方が利用しているのか気になります。

・前乗り後降りについて

全国的にはどちらがポピュラーなのか気になった。京都は観光都市であるため、国内外の観光都市で統計を行い、前乗り後降りが国際的に主流かどうかということも参考にしてみよう。

ラッシュ型車両と一般車両の両方で調査時に運行し、利用状況を確認してみるのもおもしろいかもしれない。

・ワンコイン500円の「値打ち」について

交通局は気がついていないのではないかと。「3回乗ってもとがとれるなら」と、600円なら乗客減をほとんど想定していないが、もっとキビシイ減を想定すべきだ。

釣銭いらずで運転手さんにあまり負担かけない、す早く買えるところは、気イ使い・イラチの京都人の気質によく合っている。

前乗り後降りの実験について

- ・案内要員に4ヶ国語対応のマニュアルを持たせないといけないと思う。
- ・停留所で並ぶ方向、他系統との兼ね合い等考慮が要る。
- ・前降り用の料金箱を使用することになるので余計時間がかかると思われる。

- ・ワンコイン５００円の堅持は重要で価値あると思う。地下鉄の利用促進で、京都観光一日乗車券の値下げは賛成。
- ・「５００円と１０００円の組み合わせのほうが良いのでは」という委員の意見に大賛成。市民の負担を拡大すべきでない。家族割の新設意見に賛成。赤字なら別だが、「５００円は安すぎるという」意見はおかしい。
- ・定期券が高い逆転の是正なら、そちらを是正したら良い。

- ・今回初めての傍聴です。ある委員の方から、公営企業体であるから収支がプラスになる価格を決定もよいと言われているが、公営である点を認識してほしい。市バスは特に高齢者の足である。
- ・一日乗車券について
 - 1) 市の方は本来７００円は当然との前提で話されている。将来７００円ありきなのか。
 - 2) H２７年は均一運賃区間がH１２年比１．２倍になっており、６００円は妥当だと言われるが、西京区に於いては民間バスへの利用は不可であり、桂川以西に２停留所区間伸びただけである。この格差は納得できない。６００円にするなら、この点の対応が合わせてやられるべきである。
 - 3) ３人の委員の方が５００円ではいけないのかとの意見を出されていた。傾聴に値する。
- ・市民の利用が３割との事だが、ほとんどが「敬老証」前の高齢者である。自らの健康の為に、又息子娘の子育て支援の為に、年金生活者の足である。観光客との区分の方法も含めて、時間をかけて検討されたい。

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 8 月 24 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 34 件（内訳：市長への手紙 9 件，交通局 HP 17 件，電話 8 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一日乗車券を値上げすることが理解できない。 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 J R 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，一日乗車券と観光一日券の価格調整及び叡山電鉄，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さらに強化してほしい。
	8 月 1 日	一日乗車券の値上げには絶対反対だ。市バスの混雑に迷惑しているのは，普段からバスを利用している市民であるのに，なぜ市民にまで値上げの負担を強いるのか。観光客より市民優先であるべきだ。 また，住んでいる場所によっては地下鉄を利用しづらい場合もあるため，価格見直しによって地下鉄の利用者が増えるとは言えないのではないか。 普段迷惑をかけているお詫びに 70 歳未満の人へ敬老乗車証のようなものを作ってはどうか。
	8 月 2 日	市バス一日乗車券の値上げに反対する。観光客の増加で迷惑しているのは市民であるのに，なぜ値上げにより，さらに市民の負担を大きくするのか。また，観光一日券を値下げしても，地下鉄を立地上利用しづらい方にはメリットがない。市民目線という観点が抜けているのではないのか。
	8 月 9 日	一日乗車券の値上げでは，混雑は緩和しないと思う。値上げではなく，利用時間を制限すべきではないか。また，可能ならキャリーケースの乗車もできないようにすべきではないか。
	8 月 10 日	なぜ一日乗車券が 600 円なのか。1000 円にしたら多少なりと市に利益となったのではないのか。大きなキャリーケースを持って乗車されると市民は迷惑である。市民のための市バスではないのか。
	8 月 14 日	一日乗車券の価格見直しについて，バスだけ使える安い券がある以上，地下鉄を利用すべき人も引き続きバスを利用してしまおうのではないのか。大阪市のエコきっぷなどは地下鉄と市バスを分けていないなどの事例もあるので，現状のバスの一日券に地下鉄を無条件につけて値上げすべきではないのか。 その際，定期券の額との比較がなされているが，地下鉄の利用範囲をバスの均一区間と近づけて山科～六地蔵は範囲から外すことで観光と定期利用の差別化ができ，値段を押し下げられないか。また，地域住民の通勤通学と観光客の利用時間の差を考慮して朝 10 時から利用開始することで値段を下げられないか。

	8月14日	一日乗車券の値上げについては賛成である。京都観光一日乗車券の名称について、「市バス地下鉄一日フリーきっぷ」というのはどうか。
	8月15日	一日乗車券の値上げに反対する。安くて便利なこの券は、本当に値打ちのあるものなので、どうか値上げしないでほしい。
交通局HP	4月12日	市バス1日乗車券の値上げは最小限にしてほしい。
	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4回乗り降りするより安くなければならない。 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、観光と市民の使用を区別して考えてほしい。 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、4回乗ったらもとがとれる700円にすればどうか。
	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、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。
	6月26日	1日乗車券が安価すぎる。値上げしてもまだ安い。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山科醍醐拡大版の一日乗車券は、大変お得で便利で重宝しているので、是非来年以降も発売を続けて欲しい。
	7月20日	京都新聞で市バス1日乗車券値上げの話を読んだ。混雑緩和策として、ローマのタクシーのように、観光客のスーツケースに対して、一つ100円等、料金をいただくことはできないのか。その分を日常的に使う市民への運賃値下げにするなど、観光客と市民にとって共に良い策を講じてほしい。
	7月25日	一日乗車券値上げの記事を読んだ。値上げは構わないのだが、今回の問題の根幹は「観光客の増加」によって「市民達がバスに乗れない」ということである。おそらく現行システムのままでは観光客増加に対しての効果はないと思う。100円くらい値上げしても「お得な乗車券」であることに変わりない。 そこで、観光客が多く利用する一日乗車券の利用に関して条件をつけてみてはどうか。例えば、通勤・通学・帰宅に重なる時間帯を外す(例：利用時間を9時から6時)とか、利用できる路線を限定するとか、市民と観光客とのすみ分けが必要なのではないか。それにより、値上げしなくても多少は市民へのしわよせが軽減されるのではないか。

7月25日	一日乗車券値上げの記事を見たのだが、値上げに対する強い不満を表明する。 1. 一日乗車券の使用状況調査をきちんとしてほしい。外国人観光客が使用してるとみられるとあるが、きちんと調査をしたのか。市民も使っているし、様々な場面で利便性を感じている。それを値上げして、引換えに何を得るのか全くはつきりしない。 2. 値上げすることで混雑緩和をするというのは、非公共的なふるまいである。外国人観光客の増加により、日常生活の中でバスに乗れないときがあり、大変不便に感じている。しかし、値上げで乗客を減らすというのは、まったく京都に住む人の事情を考えていない。バスは公共交通機関である。公共性をきちんと認識してほしい。
7月26日	新聞で「一日乗車券が500円から600円に」という記事を読んだ。値上げの理由が「観光客らで車内が満員となり、市民から「バスに乗れない」との苦情が相次いでおり、混雑を少しでも緩和するのが目的」と書かれている。この値上げで混雑が緩和されるという根拠について詳しく教えてほしい。 この乗車券は市民も買っており、乗車券の値上げで住民は経済的な別の制約を受けてしまうことになるのではないか。 また、今回の図式は「観光客」と「市民」の差別化なのか。私自身は「観光客」でも「市民」でもないが、近隣から用があつて京都に来る人も「増えた観光客の乗車を抑制するための一日乗車券の値上げ」のあおりを受けることになる。
7月26日	一日乗車券の販売額が600円に改定されるといニュースを聞いて疑問がある。 ・市民と観光客で販売額を区別することは不可能だったのか。 ・交通局のHPを見る限り、手荷物の制限について触れているところが無いが、他のバス会社のように3辺の和が100cmを超えるものについて手荷物代は徴収しないのか。 ・100cmを超える荷物については、別料金徴収以前に乗車不可などとはできないのか。 今回の値上げは市民のみに負担が寄っている感じがする。
7月27日	先日の市バス一日乗車券値上げのニュースを知り、一日乗車券の料金を改めて考えてみると、料金設定の矛盾を感じた。 市バス地下鉄共通一日乗車券の料金が1200円で、割引特典付きガイドマップになっているが、市バス地下鉄それぞれの一日乗車券の合計料金より割高になっている。来年3月の料金改定時に市バス地下鉄共通一日乗車券の料金設定をお得になるよう見直してほしい。
7月31日	一日乗車券の値上げに反対する。京都市民は税金を払っているのに、なぜ観光客と同様に値上げされなければならないのか。他府県や外国人のみ大幅値上げしてほしい。また、バスへの大きな荷物の持込みを禁止し、手荷物料金を徴収すべきだ。

	8月15日	市バス一日乗車券の値上げに関しては、600円ではなく650円への変更が良いと思う。600円は依然として安く、外国人客が市バスの利用を控える効果はないと思う。 また、市バス・地下鉄一日乗車券の値下げに関しては、900円ではなく、950円が良いと思う。
	8月14日 15日 16日	・地下鉄の一日乗車券、バス地下鉄共通乗車券の資料を載せてほしい。また、各都市の乗車券の資料も載せてほしい。 ・1日当たりのお客様数及び年間収支への影響が発表されたが、交通局の予測の正確性を証明するために、地下鉄東西線の開業前予測利用者数と開業後実測利用者数のデータを提出してほしい。 ・「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、分かりやすいものにしてほしい。
	8月17日	一日乗車券並びに京都観光一日乗車券等の、両者の提出特典の可能箇所をもう少し追加しても良いのではないか。
電話※	8月14日	一日乗車券の値段が上がるのは反対である。地下鉄が走っていないエリアに住んでいるので、地下鉄も使える一日券が値下げされても恩恵が受けられず、値上げの負担だけが残る。
	8月14日	いつまでたっても山科ではバスの一日券が利用できない。同じ税金を払っているのに、京阪バスでも使えるようにしてほしい。
	8月14日	一日券の価格改定を行って、市バスから地下鉄へ旅客が移るという根拠が薄い。本当に一日券の値段を変えるだけで、市バスの混雑が解消するのか。
	8月14日	新しい価格案について、500円のバス一日券は、平均4回使用するから$500 \div 4 = 125$円から試算しているが、観光一日券は全線定期代から試算している。バス一日券も定期代から試算するべきである。
	8月15日	観光客が多いから市バスが混雑しているので、観光客に負担してもらうべき。バス一日券は市民も利用しているので、市民負担が増える今回の値上げは理解できない。
	8月17日	懇話会の資料をみたい。掲載先を教えてください。
	8月17日	ワンコインからの値上げは、バス車内での販売が煩雑になる。運転手が安全運転に集中できなくなるのでは。
	8月22日	一日乗車券の値上げについて、市民の負担とならないように観光客と市民を区別するべきである。市民アンケートなどをとったうえで、考えるべきである。観光客用のバスを走らせるべきである。

2. 観光一日券の価格見直しについての御意見

(総数 10 件 (内訳 : 市長への手紙 2 件, 交通局 H P 5 件, 電話 3 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。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。
	7 月 28 日	市バス・地下鉄の料金改定については賛成する。また、地下鉄の駅におけるエレベーターまたはエスカレーターの増設が必要である。
交通 局 H P	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、一日観光券は廃止し、市バス地下鉄券をいくらで発売するかどうかを議論すべきである。
	7 月 26 日	市バス一日乗車券を値上げするとの報道があったが、果たして混雑緩和につながるのか。それよりも、京都観光一日(二日)乗車券を値下げして、地下鉄に旅客を誘導するほうが得策ではないか。現行の京都観光一日(二日)乗車券は高すぎる。
	7 月 26 日	一日乗車券の値上げに関する新聞記事を読んだ。反対するわけではないが、京都市民にも利用価値がある「市バス・地下鉄一日乗車券」を新設してもらいたい。現在の市バス・地下鉄一日乗車券が 900 円になっても、市民が利用するには高すぎる。さらに安価な「市バス・地下鉄一日乗車券」があれば、使いたいと考える京都市民は多いと思う。
	8 月 9 日	先日、バスの混雑解消策として、バス・地下鉄一日乗車券の料金改定案が提示されたが、この案は、実効性のあるものだと思う。
	8 月 14 日 17 日	・京都観光一日乗車券の価格設定について、市バス地下鉄全線定期券の 1 カ月定期券の価格を基礎としているが、6 ヶ月定期券の価格を基礎とすると結果が変わるのではないかと。 ・市民しんぶん 8 月 15 日号の挟み込みを読んだのだが、一日当たり単価の計算に間違いがあるのではないかと。
電話 ※	8 月 14 日	今回の価格改定に山科醍醐拡大版の一日券の値段はどうなるのか。
	8 月 16 日	観光一日乗車券の存在を知らなかった。便利な乗車券だと思うので、もっと P R してほしい。
	8 月 22 日	京都観光一日・二日乗車券は現在でも発売しているのか。また、どこで発売しているのか。

3. 一日乗車券及び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 : 電話 2 件))

	受付日	内容
電話 ※	8 月 18 日	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はどのようなものか。利用範囲を教えてほしい。
	8 月 21 日	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はどこで発売しているのか。

※ 電話による受付は市民しんぶん 8 月 15 日号の挟み込みの記事をご覧頂いた方からの御意見です。

前乗り後降り方式の実証実験（案）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）

なお、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「乗降時間調査」及び「車内御利用状況調査」を実施します。

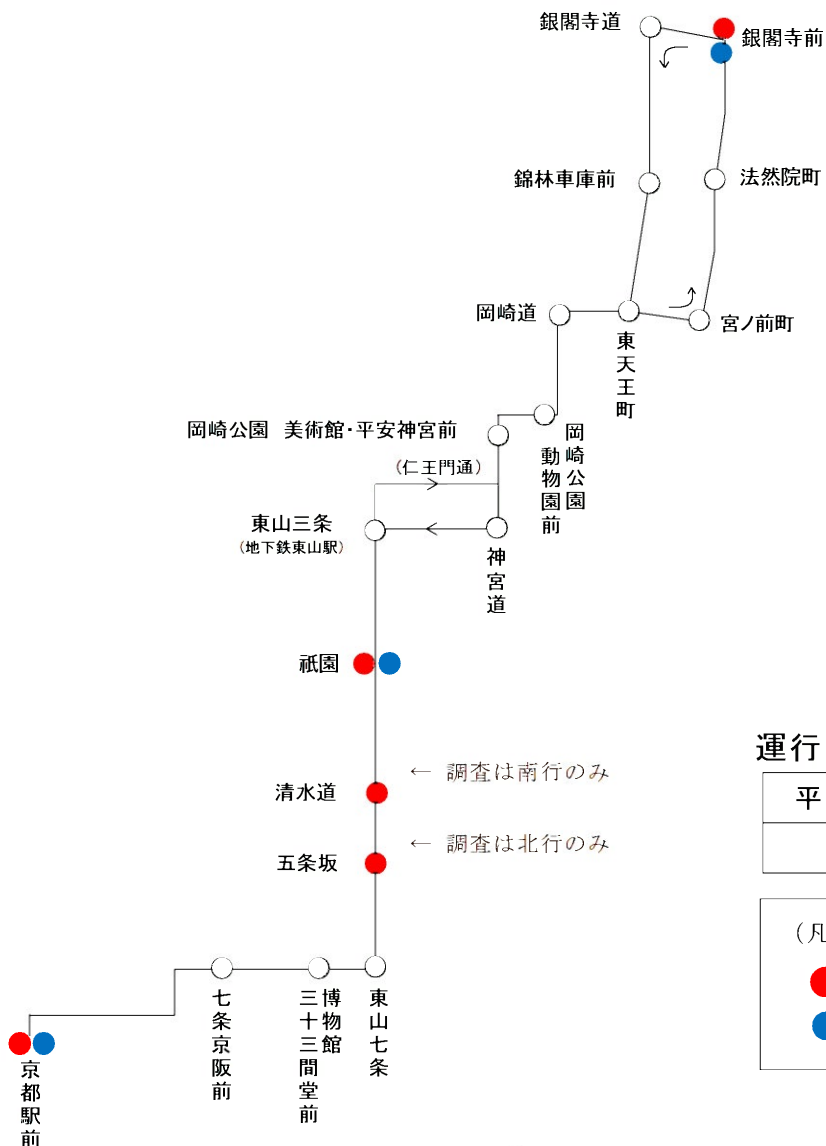
■平成29年10月

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					

2 対象系統

市バス観光系統「洛バス」100号系統の全便

（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）



運行回数（回）

平日	土曜	休日
54	60	60

（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

3 現地調査の実施

(1) 概要

前乗り後降り方式の導入により期待される効果や課題を検証するため、以下の現地調査を実施します。

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いただけたか）	降車及び乗車時間の短縮
車内御利用状況調査	立って御乗車のお客様の御利用状況（車内における混雑度合）	車内混雑の緩和
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）	利用者の快適性向上

(2) 実施内容

ア 乗降時間調査 降車及び乗車時間の短縮効果の計測

(ア) 調査方法

調査員が停留所で乗降時間及びお客様数を計測します。

＊ 100号系統全便を対象に実施します。

(イ) 調査停留所（別紙1参照）

京都駅前（のりば、おりば）、五条坂（北行）、清水道（南行）、祇園（南北行）、銀閣寺前の計7箇所

イ 車内御利用状況調査 車内混雑の緩和効果の計測

(ア) 調査方法

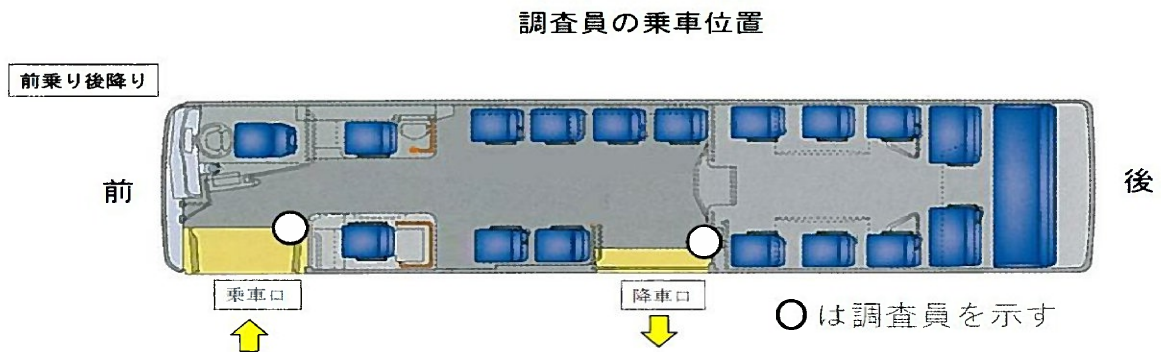
100号系統に調査員2名が乗り込み、車内前方、後方、前方タイヤハウスにおける混雑度合、大型の手荷物の持込数、お客様の車内での移動の状況等を確認します。

なお、乗降時間がかかっている要因については、チェックシート（別紙2参照）により把握します。

(イ) 調査頻度

各日とも1時間に1便（12便／日）

(ウ) バス車内における調査員の配置イメージ



ウ お客様を対象としたアンケート調査 利用者の快適性向上効果の計測

(ア) 調査方法

実験中の2日間（10月14日，28日を予定），調査員が停留所で調査票（別紙3参照）をお客様に配布し，郵送により回収します。（配布枚数：2,000～3,000枚）

また，英語版を作成し，京都駅前バスターミナルで，京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による口頭での聞き取り調査を行います。

(イ) 配布停留所

京都駅前（のりば，おりば），祇園（南北行），銀閣寺前

(ウ) 調査項目

年齢，性別，お住いの地域，利用区間，利用目的，評価等

エ 職員等からの聞き取り調査の実施

「前乗り後降り」方式の導入に向けた課題や改善点の把握を目的として，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で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。

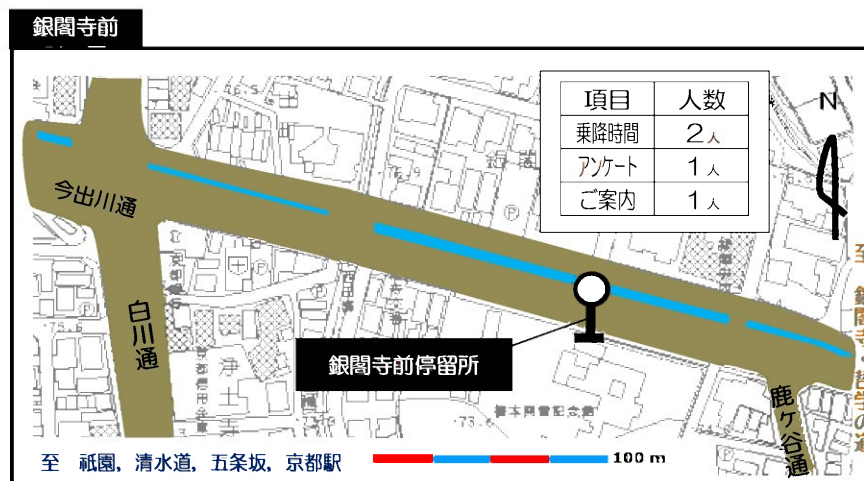
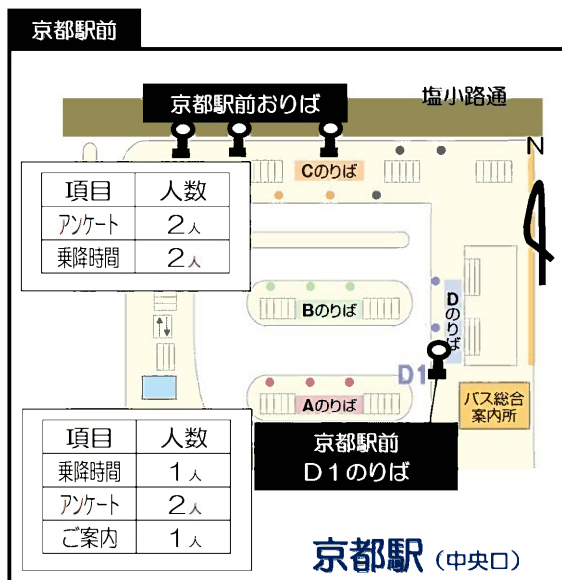
このため、バスに乗車されるお客様を現状の乗車位置から約4m前方の乗車口である前扉へ誘導する必要があることから、100号系統が停車する全ての停留所に案内要員を配置し、お客様に混乱が生じないように努めてまいります。

＊ 実験当日のバス車両への表示イメージ（別紙4参照）

5 事前周知

すでに8月15日号の市民しんぶん（各区版）に掲載しておりますが、引き続き、9月初旬の交通局ホームページへの掲出や、下旬の市バス・地下鉄車内や100号系統が停車するバス停留所へのポスター掲示、チラシの配架など、十分な周知を行ってまいります。

乗降時間調査及びアンケート調査の実施箇所



凡 例	
項目	摘 要
乗降時間	乗降時間調査に従事する要員の配置人数
アンケート	アンケート調査に従事する要員の配置人数
ご案内	お客様へのご案内に従事する要員の配置人数

車内乗り込み調査用 チェックシート

平成 年 月 日

京都駅前 時 分発

別紙 2

車両番号	号車
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

調査員氏名 (前方担当 / 後方担当)

停留所名 （出発時の状況を記載）	乗車人数の状況（人）						大型の手荷物の持込数（個）				車いすの乗車台数	ベビーカーの乗車台数	乗車または降車がスムーズでなかった理由 （乗降時間が１分以上経過している場合、該当項目に☑をつける。）									備考 （左記以外で気づいた点を記入する）
	前方			後方									乗車または降車がスムーズでなかった理由 （乗降時間が１分以上経過している場合、該当項目に☑をつける。）									
	着席全席	立席			着席全席	立席	車内前方	前方タイヤハウス付近	中扉付近	車内後方			車扉がし近く混雑していた乗車・降	が前方が混雑していた乗車・降	時間方がからの降車が多かったため	降車客と移動に時間がかかっ	降車客が移動に時間がかかっ	運賃支払いに券の購入が含まれた客が後部へ移動されなかつた客が手への質問ややり取りで時間がかかっ	乗車客・降車客が多かったため			
		車内前方	前方タイヤハウス付近	中扉付近																		
京都駅前(D1)																						
博物館三十三間堂前(東行)																						
五条坂(北行)																						
清水道(北行)																						
祇園(北行)																						
岡崎公園 美術館・平安神宮前(北行)																						
宮ノ前町																						
銀閣寺前(西行)																						
東天王町(西行)																						
岡崎公園 美術館・平安神宮前(南行)																						
東山三条(南行)																						
祇園(南行)																						
清水道(南行)																						
五条坂(南行)																						
博物館三十三間堂前(西行)																						
京都駅前おりば	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										

アンケート調査項目（案）

① あなたの年齢・性別・お住まいをお答えください。 年齢 歳台 / 性別 男性・女性
/ お住い（市町村名まで）または郵便番号

② 御利用いただいた洛バス 100 号系統について、お尋ねします。

乗車したバス停名と降車したバス停名をご記入ください。

（乗車停留所）

（降車停留所）

※回収後に配布場所が分かるように、調査票に印（マーカー等）をつける。

③ 調査票を受け取ったときのご利用の目的をお答えください。（複数回答可）

1. 通勤（3を除く） 2. 通学 3. 業務・仕事（1を除く） 4. 買い物 5. 観光・レジャー
（6を除く） 6. 宿泊先への移動（5を除く） 7. 実証実験バスの体験 8. その他

④ 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。 1. はい 2. いいえ

⇒「1 はい」と答えた方にお聞きします。どのような理由からですか。

1 荷物を預ける場所や宅配サービスがあることがわからなかった

2 コインロッカー等がいっぱい使えないため 3 車内に持ち込んでも問題ないと思ったから

4 荷物を持ち歩く必要があったから 5 荷物の紛失・盗難が心配だから

6 その他（ ）

⇒「2 いいえ」と答えた方にお聞きします。どのような理由からですか。

1 荷物を持っていない又は小さな荷物であった 2 コインロッカー等に預けた

3 宅配サービスを利用した。

⑤ 普段のバスの利用回数をお答えください（京都の市バス以外も含む）。

1. 週に5日以上 2. 週に2～4日 3. 週に1日 4. 月に2～3日 5. 月に1日
6. 月に1回未満 7. バスはほとんど利用しない

⑥ ⑤で、1～6の方にお聞きします。普段利用されるバスの、乗車降車方式をお答えください。

1. 前乗り/後降り 2. 後乗り/前降り 3. 前乗り/前降り 4. 分からない/乗らない

⑦ 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、評価をお願いします。

	①時間がかかった	②	③普通	④	⑤スムーズ
(1) スムーズに乗車できましたか。					
(2) スムーズに降車できましたか。					
(3) スムーズに車内を移動できましたか。					
(4) 前乗りの方が運転士に質問でき安心感が増した。					

(5)

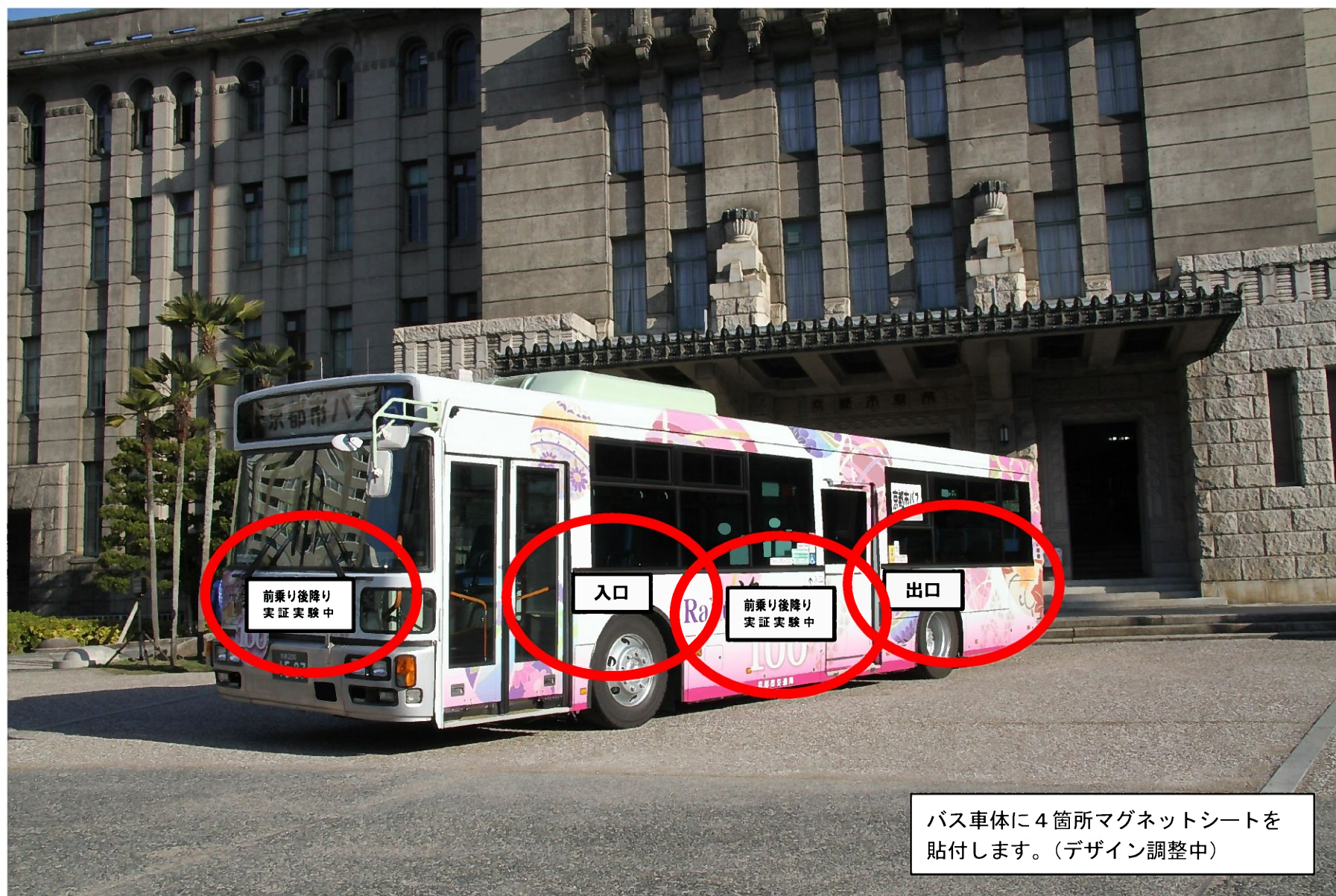
・
・

※前乗り後降り方式のアンケート項目については、検討中であり、御意見も踏まえて決定してまいります。

⑧ 市バスでの「前乗り・後降り」方式の実証実験について、上記の（1）から（3）で①・②とお答えになった理由について、具体的な状況またはお気づきの点があればご記入ください。

[]

実験当日のバス車両への表示イメージ



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 8 月 24 日現在

前乗り後降りについての御意見（総 5 件（内訳：交通局 HP 4 件、京都新聞 1 件））

	受付日	内容
交 通 局 H P	5 月 29 日	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。 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。 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。
	7 月 24 日	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。
	8 月 2 日	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。 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。
	8 月 16 日	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」と回答があったが、実際に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。
京 都 新 聞 投 書 欄	7 月 7 日 (掲載日)	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。 ・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ほしい。 京都市交通局や懇話会でぜひ検討してほしい。