

第5回「市バスの乗車環境を考える懇話会」

日 時：平成29年12月15日（金）

午後6時30分～午後8時

場 所：SANS A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 報告

- （1）一日乗車券等の新名称について
資料1 一日乗車券等の新名称について

3 議題

- （1）「前乗り後降り方式」実証実験について
資料2 「前乗り後降り方式」実証実験について
資料3 「前乗り後降り方式」に関するお客様の声について
- （2）市バスにおける混雑緩和対策について
資料4 市バスにおける混雑緩和対策について

参考資料 第4回「市バスの乗車環境を考える懇話会」において傍聴者の方からいただいた御意見について

4 その他

今後のスケジュール

5 閉会

一日乗車券等の新名称について

「市バス・京都バス一日乗車券カード」及び「京都観光一日（二日）乗車券」の新名称につきまして、応募いただいた新名称案を基に選考を行い、下記のとおり決定しましたので、御報告いたします。

記

1 新名称について

(1) 新名称

現 行	⇒	新 名 称
市バス・京都バス一日乗車券カード 【発売価格】大人 500円 小児 250円	⇒	バス一日券 【発売価格】大人 600円 小児 300円
京都観光一日乗車券 【発売価格】大人 1,200円 小児 600円	⇒	地下鉄・バス一日券 【発売価格】大人 900円 小児 450円
京都観光二日乗車券 【発売価格】大人 2,000円 小児 1,000円	⇒	地下鉄・バス二日券 【発売価格】大人 1,700円 小児 850円

※乗車券の券面は、「バス一日券（市バス・京都バス）」、「地下鉄・バス一日券（地下鉄・市バス・京都バス）」のように表記し、御利用できる交通機関を分かりやすくします。

(2) 新名称の募集結果

ア 募集期間

平成29年9月8日（金）～平成29年9月25日（月）

イ 応募人数及び件数

127名から306件の応募をいただきました。

（内訳）市バス・京都バス一日乗車券カード： 91名，121件

京都観光一日（二日）乗車券：124名，185件

ウ 応募いただいた主な名称（案）

（ア）市バス・京都バス一日乗車券カードの新名称（案）の例

【分かりやすい名称例：27件】

- ・バス一日券
- ・一日バスカード
- ・市バス京都バス1dayチケット
- ・市バス京都バス一日乗車券 など

【イメージ・愛称例：94件】

- ・ことバス
- ・洛中バス
- ・都大路バスカ
- ・バスでお巡りやす など

(イ) 京都観光一日（二日）乗車券の新名称（案）の例

【分かりやすい名称例：21件】

- ・地下鉄・バス一日（二日）券
- ・京都一日（二日）バス地下乗車券
- ・京都地下鉄・バスフリーチケット
- ・京都1日（2日）バス サブウェイパス など

【イメージ・愛称例：164件】

- ・ぐるっ都京都パス
- ・洛中洛外パス
- ・おのりやす（お乗り安）
- ・はんなりパス など

(3) 選定理由

応募いただいた名称案を基に、懇話会や産業交通水道委員会の御意見を踏まえ、短くシンプルで分かりやすい名称を選定しました。

(4) 名称変更実施日（新乗車券の発売日）

平成30年3月中旬（予定）

2 「市営地下鉄1dayフリーチケット」の名称について

「市営地下鉄1dayフリーチケット」につきましても、上記の「バス一日券」，「地下鉄・バス一日（二日）券」の変更に合わせて、短くシンプルで分かりやすい名称に変更を検討しております。

「前乗り後降り方式」実証実験について

1 実験の概要

(1) 実施日

ア 10月実施分

平成29年10月14日（土）、15日（日）、28日（土）、29日（日）

イ 追加実施分

平成29年12月9日（土）

→ 10月実施分のうち、3日間が雨天であったことから、雨天日でないデータを1日分取得するため実施。

＊ 事前調査 平成29年9月30日（土）、10月1日（日）

(2) 対象系統 別紙1参照

市バス観光系統「洛バス」100号系統の全便（72便／日）＊ 臨時便を含む。
（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）

(3) 調査内容

ア 乗降時間調査

調査員が7箇所の停留所で乗降時間及びお客様数を計測

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

イ 車内御利用状況調査

100号系統に調査員2名が乗り込み、車内前方、後扉付近、後方における混雑度合、お客様の車内での移動状況等を調査（12便／日）

ウ アンケート調査 別紙2参照

- ・ 調査員が停留所で調査票をお客様に配布し、郵送により回収
- ・ 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による、海外からお越しのお客様への聞き取り

(4) 100号系統の実証実験日のお客様数（速報値）

区 分	事前調査		実証実験				
	9/30(土)	10/1(日)	10/14(土)	10/15(日)	10/28(土)	10/29(日)	12/9(土)
天 気	晴	晴／曇	曇	雨	雨	雨	晴／曇
お客様数	9,042 人	9,271 人	8,794 人	7,955 人	7,762 人	7,777 人	8,233 人
事前調査日（同一曜日）との比較			△248 人	△1,316 人	△1,280 人	△1,494 人	△809 人
			△2.7%	△14.2%	△14.2%	△16.1%	△8.9%

2 実証実験当日の概況

- ・ 100号系統のすべての停留所に案内要員を配置し、お客様に前乗りであることや運賃を先に支払っていただくこと等の御案内を行ったこともあり、混乱は生じませんでした。
- ・ 現行の「後乗り前降り方式」では、降車口である車両前方の混雑や運賃支払い等により降車に時間を要しておりましたが、実験においては後扉からお客様にスムーズに降車いただきました。また、京都駅前では、前後扉を開放し、お客様に一斉に降車いただきました。

特に、降車客が多い五条坂や京都駅前では、降車時間の短縮に大きな効果がみられました。

- ・ 多くのお客様が御乗車される京都駅前では、一日乗車券の初回利用のお客様が多く、カード読取機に日付印字のため挿入されるお客様が多いことや、運賃支払い時に両替をされるお客様がおられることから、現行の方式より御乗車に時間を要しておりました。

一方、途中の停留所においては、すでに市バスを利用されたお客様が、一日乗車券裏面に印字された有効日を呈示しご乗車いただけること等から、京都駅前ほど御乗車に時間を要していない状況でした。

- ・ 実験中の調査対象停留所における停車1回当たりの平均乗車時間は、事前調査期間と比較し、概ね2倍になった一方で、降車時間は概ね半減しました。
- ・ お客様へのアンケートについては、11月末時点で総数3,869件のうち、868件の回答がありました。(回収率：22.4%)

乗車については約7割、降車については約8割、車内移動については半数を超える方がスムーズ又はややスムーズであったと回答されており、概ね本方式に好意的な評価をいただきました。

- * 10月実施分と12月追加実施分とを合わせてデータの分析を行い、改めて本懇話会において最終的な調査結果を御報告致します。

実証実験当日の様子



「前乗り後降り方式」での御乗車及び御降車の状況（京都駅前）



御降車の状況（銀閣寺前）



アンケート調査票の配布状況（銀閣寺前）



五条坂（北行）に停車中の100号系統

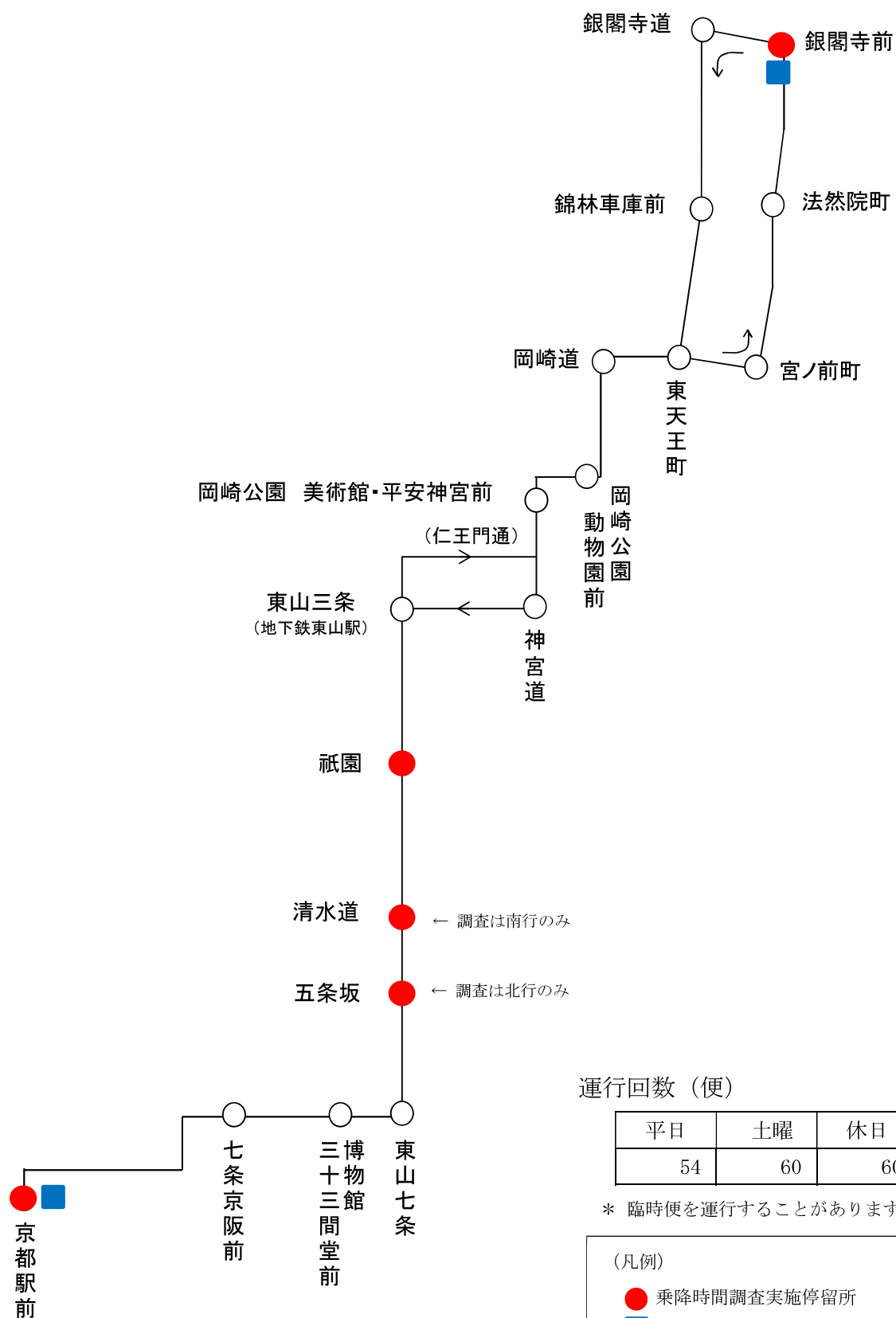


京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による海外からお越しのお客様への聞き取り調査状況（京都駅前）



実証実験対象車両に掲出したマグネット（正面、後扉付近）

100号系統 経路図



問4 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、5段階で評価をお願いします。

	時間が かかった ← 普通 → スムーズ にできた ① ② ③ ④ ⑤				
(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？	☐	☐	☐	☐	☐
	そう 思わない ← どちら → そう でもない 思う ① ② ③ ④ ⑤				
(4) 乗車時に運転士に質問でき安心感が増した	☐	☐	☐	☐	☐

問5 上記問4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。

問6 この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。

☐ はい

↓
その理由を教えてください
(複数回答可)

☐ いいえ

↓
その理由を教えてください
(複数回答可)

- ☐ 荷物を持ち歩く必要があったから
☐ 車内に持ち込んでも問題ないと思ったから
☐ コインロッカー等がいっぱいで使えないため
☐ 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
☐ 荷物を預けた場合、紛失・盗難が心配だから
☐ その他

- ☐ 荷物を持っていない又は小さな荷物であった
☐ コインロッカー等に預けた
☐ 宅配サービスを利用した
☐ その他

問7 普段のバスの利用回数をお答えください。（京都市バス以外も含む。）

- ☐ 週に5日以上 ☐ 週に2～4日 ☐ 週に1日 ☐ 月に数回
☐ 月に1日 ☐ 月に1回未満 ☐ バスはほぼ利用しない

問8 普段利用されるバスの、乗車降車方式をお答えください。

- ☐ 前乗り/後降り ☐ 後乗り/前降り ☐ 前乗り/前降り
☐ 覚えていない/利用しないから分からない

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

[お問い合わせ]

京都市交通局 自動車部 運輸課（実証実験担当）

TEL：075-863-5123 受付時間：9:00～17:30（土日祝日を除く）

「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 11 月 30 日現在

* 総数 21 件（内訳：市長への手紙等 6 件、交通局 HP 14 件、京都新聞 1 件）

	受付日	内容
市長への手紙	8 月 23 日	前乗り後降りの件について、運転士がやりやすいようにすべきである。 前乗りした場合、運賃箱の向きが乗客側に向いていないので、時間がかかるうえ、乗車券の提示も左手で行うこととなるので見せにくくなる。また、前乗りすると、後ろの方への移動を強いられてしまう。 乗車客が多いので、広い後扉からの方が便利である。車いすやベビーカーの乗客にとっても後乗りのほうが便利である。 そもそも前乗り方式にしても混雑は解消されないし、高齢者は後降りの方が乗りやすい。 懇話会のメンバーはいつも市バスを利用しているのか。河原町や京都駅で案内している係員に意見を聞いた方がいいのではないか
	8 月 30 日	前乗り後降り方式について、IC カードで残高不足の場合、チャージ又は現金での両替が必要になることや、乗車時に一日乗車券等を購入する際におつりの対応に時間がかかってしまうなどの課題があるのではないかと。また、乗車時に運転士に質問をされるとその後の乗車が滞ってしまう。 大きなスーツケースを持った観光客と通勤・通学などで利用する市民とのすみ分けが必要である。
	9 月 5 日	市バスの前乗り後降り方式の実証実験を行うに当たって、運転士は、系統番号や行先をきちんと案内するのか。視覚障害者が、スムーズに乗車できるように、運転士にアナウンス等を行うよう周知してほしい。
	10 月 17 日	バスの運行がスムーズにいくためには、京都駅前のターミナルからバスが出る時間を短縮する方策が必要だ。 また、前乗り後降りの課題はカードの挿入やタッチする向きを乗車する扉側に変えることや京都駅などでは運賃を地上で乗る前に支払うことが重要だ。
	10 月 17 日	10 月 15 日に京都駅で行われた前乗り後降り実証実験の際、突然話しかけたにもかかわらず、丁寧に返答していただき感謝する。実験の結果を楽しみにしている。
	10 月 17 日	202 号系統のバスで外国人が無賃乗車していた。無賃乗車を無くすためにも前乗り後降り方式での運行をしてほしい。
交通局 HP	5 月 29 日	市バスが前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が、私は、前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。

交 通 局 H P	5月29日 (続き)	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。 次回の「市バスの乗車環境を考える懇話会」には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。 定員80人全員が1万円で1日乗車券を買い求め、料金箱からおつりを出し、80枚印字するのに何分かかり、料金箱から全員へおつりを出せることを委員の前で実証実験してほしい。
	8月18日	新聞で「100号系統の前乗り試行」の記事を見たのだが、前乗りにするだけでなく、印字済みの一日券を販売することで、京都駅の乗車がさらにスムーズになるのではないかな。 100号系統はほとんどの乗客が観光の方だと思うので、一日券の占める割合はほとんどだと思う。先払いにしたところで、ほとんど乗客がああ角度の運賃箱で読取機にカードを通す作業を始発の京都駅ですれば、どうなるか想像がつくと思う。 おもてなしコンシェルジュが販売するカードや、のりば横の券売機に印字済みの一日券を導入したり、土日の高倉や河原町の様に運賃箱を置いて先に印字するなどで乗降共にスムーズになりメリットが生まれるのではないかな。
	8月21日	市バスの外国人乗車率が非常に高く、大きなキャリーケースを一人1個ずつ持って乗車されると、バスの出発も遅れるし、通路は通りにくいという、喋り声がうるさい。だからといって、前乗り後降りが混雑の緩和になるとは到底底思えない。前乗りになった場合、いつ両替をし、乗車券を買うのか。前乗りにしても前方の座席の乗客は、荷物などが邪魔して降りにくいことにならないのではないかな。
	10月2日	市バスの前乗りを実験すると聞いた。私は名古屋に住んでおり、名古屋市バスは前乗りで、市バスは前乗りが当たり前だと思っていた。 また、名古屋の市バスは500円を運賃箱に入れるとお釣りが出てくる。両替するより早いと思うので、京都もそうなると良い。

交 通 局 H P	10月16日	いつも通学通勤で市バス100号系統を使っているのだが、10月15日にいつも通り乗ろうとするといきなり「乗車実験中です!」と言われた。何か分からないままに乗ったのだが、先払いで前扉乗車になっていて慌てて運賃などを用意し混乱した。また、他の乗車される方もいつも使っている方が特に困惑していたように感じる。観光客のために特化した系統と理解しているが、実験でも変更するのであればもう少し見やすい場所に通知を貼るなどしてくれると有り難い。また、この乗車方法になると思うと混乱が多くなるのではと不安だ。
	10月17日	100号系統の前乗り後降り実証実験について、前乗り後降り方式には賛成だが、運賃箱の向きが乗車した方向と逆でカードが通しにくく、両替もしにくい。また、現金運賃は500円、1000円の時は両替方式からお釣り方式にするべきだ。両替方式だと二度手間、お釣り方式の方が時間短縮になる。 この2点を改善しないと前乗りの効果が得られないと思うので、ぜひ検討してほしい。
	10月30日	100号系統の前乗り後降り実証実験について、まず、バス停の案内員が100号系統以外の路線を理解しておらず、100号系統にばかり人が集まり混み合う。 次に、先に料金を支払う場合、乗ってから両替する人が乗る時にばかり両替をし、重なるとなかなか発車せず不便である。 京都はキャリーケースやベビーカーなど大きい荷物が多いので、狭い入口から乗る場合に混み合って不便だ。
	11月1日	先日、前乗り後降り方式の実証実験をしたようだが、降車客のほとんどがターミナルに限定される路線では意味があるが、そうでない京都市内のバスでは乗車に時間がかかるほか、降り残し客が発生する等問題がある。そもそも混雑は運行本数の不足や車体の大きさの割に乗車スペースが少ないバスの構造に問題がある。思いつきのような安易な乗車方式の変更は慎むべきである。
	11月1日	先日、市バス100号系統で前乗り後降りの実証実験をされたが、不便を感じた。私は障害があり、満員の車内から降車する際手間取ってしまい、時間がかかってしまった。このような場合は前扉から降車ができないものか。
	11月15日	ここ数年で外国人観光客が増え、市バスが利用しづらくなっている。そこで、乗車を前扉から、降車を後扉からとしてはどうか。運賃も前払い制にすることでスムーズに乗降できるのではないか。 また、京都駅から外国人観光客用に各地のホテルを周る専用のバスがあればいいと思う。 私には小さい子どもがいて、ベビーカーの移動なのでバスからなかなか降りられずに困ってしまうことがあるので、検討してほしい。
	11月21日	混雑時の乗降に苦労するので、バスの乗降を前乗りにしてほしい。 また、バスが遅れる時は何らかの表示をするか、運転士からアナウンスしてほしい。

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はどうか。 京都市交通局や懇話会でぜひ検討してほしい。
---------------------------------	----------------	---

市バスにおける混雑緩和対策について

1 これまでの取組

(1) 市バスの輸送力強化

ア バス車両の増車（平成26年3月から44両増車）

イ 路線・ダイヤの充実

- ① バス車両の増車による主要系統の増便
- ② お客様の御利用状況に応じたきめ細やかなダイヤ編成

ウ 臨時便の運行の拡充

- ① 観光シーズン等繁忙期における計画的な臨時便の運行
- ② お客様の御利用状況に応じた臨機応変な臨時便の運行
主要停留所に設置したモニターカメラによるバス停留所の混雑状況のリアルタイムでの把握と増便対応

エ 乗車定員が多い「ラッシュ型車両」の導入

（乗車定員：標準型車両71人，ラッシュ型車両76人）

(2) 車内での手荷物対策

ア 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による「手ぶら観光受付窓口」やコインロッカーへのご案内

イ 京都駅バスターミナルバス接近表示器柱内に設置した液晶モニターによる手荷物の取扱についての啓発

(3) 観光シーズンにおける市バスから地下鉄への振替輸送

観光シーズンの東山エリアにおいて、市バスに御乗車されるお客様の混雑を緩和するため、東山三条バス停（地下鉄東山駅）で銀閣寺・岡崎公園方面から京都駅へ市バスで行かれるお客様を対象に地下鉄への無料乗継ぎを実施

(4) 広報・啓発

ア 交通局広報誌「楽洛エコ観光」における地下鉄と市バスを組み合わせた観光地へのアクセス情報の掲載

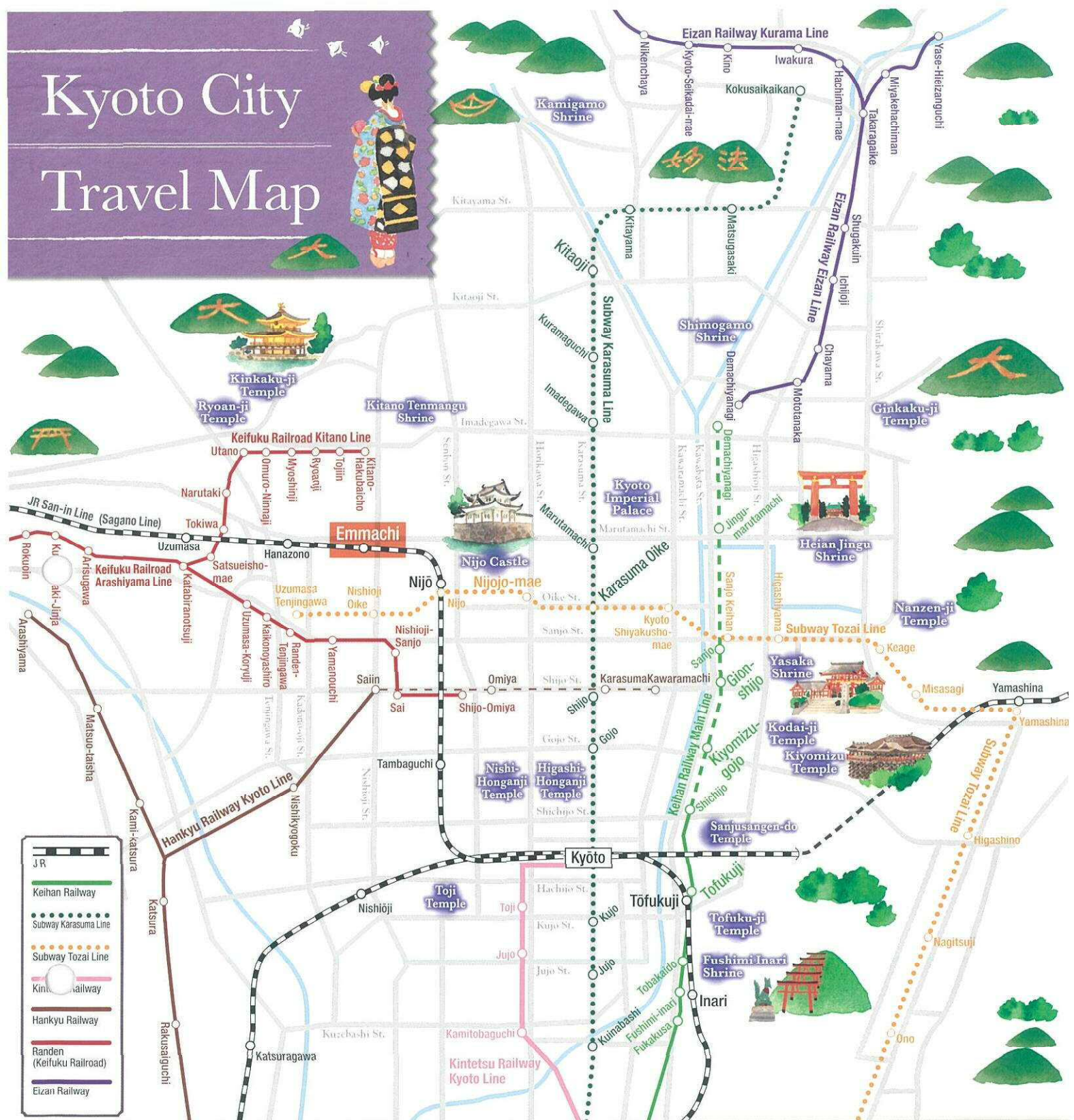
イ J R西日本との連携による、観光地への電車と市バスを組み合わせたアクセスの推奨（「チーム『電車・バスに乗るっ』」の取組事例）

- ① J R京都駅構内における金閣寺方面への情報掲出
- ② J R西日本WEBサイト及びアプリ「マイ・フェイバリット関西」への情報掲載
- ③ J R関西空港駅における、海外からの観光客を対象としたチラシ配布

2 今後の取組

- (1) 前乗り後降り方式の実証実験結果を踏まえた本格導入に向けた課題や改善点の検証
- (2) 車内での手荷物対策
市バス車内に設置した案内モニターにおいて手荷物の取扱いなどマナー向上の啓発
- (3) 「地下鉄・バス1日券」の活用方法のPR
ア 地下鉄とバスを組み合わせたモデルコースを掲載したマップ・リーフレットの発行
イ 「地下鉄・バス1日券」専用HPの開設
ウ 各種メディアへの働きかけ（情報発信の依頼）
- (4) 民間団体との連携
公共交通利用促進のために民間団体との連携による事業を企画・実施する「チーム『電車・バスに乗るっ』」での上手な交通ネットワーク利用の推奨やマナー向上の啓発等の活動推進

Kyoto City Travel Map



Emmachi Station Bus Stops



Quick access to information on how to ride trains and buses in Kyoto!
Launch on Dec. 1, 2017



Travel light in Kyoto
Crosta Kyoto (Baggage storage/delivery service)

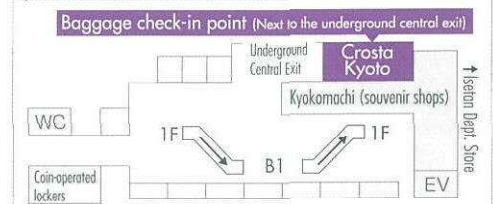
Baggage Delivery Service		
1	Kyoto Sta. → Accommodation in Kyoto City [Service hours] 8:00-14:00 (Delivery 17:00-)	¥750/bag
2	Kansai Airport → Kyoto Sta./Accommodation in Kyoto City [Service hours] 8:00-14:00 (Delivery 20:30-)	¥2,000/bag
3	Accommodation in Kyoto City → Accommodation in Kyoto City	¥650/bag

For details of 1, 3, and 4, please access by using the QR code on the right, or ask the staff at Crosta Kyoto located in Kyoto Station.



Kyoto Station Baggage storage service
700 yen/day (per bag)
[Service hours] 8:00-20:00

Kyoto Station



Kansai Int'l Airport Station



Kyoto City Travel Map

Smart travel making best use of public transport!

There tends to be heavy traffic on the streets of Kyoto during the peak seasons, e.g. cherry blossoms in spring and changing of the leaves in fall, when the city is packed with tourists. Please enjoy your Kyoto trip in a smart way by using a combination of trains and buses.



Destination	Example routes from Kyoto Station (not including time for transfer)		Fee (per adult)	
Kiyomizu Temple 	Route 1 	1. Take a train from Kyoto to Tofukuji on the JR Nara Line. [2 min.] 2. Take a train from Tofukuji to Kiyomizu-gojo on Keihan Railway. [3 min.] 3. Walk from Keihan Kiyomizu-gojo Station. [20 min.]	25 min. in total	1* + 2 ¥ 270 When using IC card or connection ticket Total ¥ 270 (¥ 150)
	Route 2 	1. Take Kyoto City Bus #100 or #206 from Kyoto Sta. to Gojozaka. [15 min.] 2. Walk from the Gojozaka bus stop. [10 min.]	25 min. in total	1. ¥ 230 ¥ 230
Nijo Castle 	Route 1 	1. Take a train from Kyoto to Karasuma Oike on the Subway Karasuma Line. [6 min.] 2. Take a train from Karasuma Oike to Nijojo-mae on the Subway Tozai Line. [2 min.]	8 min. in total	1 + 2 ¥ 260 ¥ 260
	Route 2 	1. Take a train from Kyoto to Nijo on the JR Sagano Line. [5 min.] 2. Walk. [17 min.]	22 min. in total	1* ¥ 190 ¥ 190 (¥ —)
	Route 3 	1. Take Kyoto City Bus #9, #50, #101, or Nijo-jo Kinkakuji Express from Kyoto Sta. to Nijojo-mae. [16 min.]	16 min.	1. ¥ 230 ¥ 230
Yasaka Shrine 	Route 1 	1. Take a train from Kyoto to Tofukuji on the JR Nara Line. [2 min.] 2. Take a train from Tofukuji to Gion-shijo on Keihan Railway. [5 min.] 3. Walk from Keihan Gion-shijo Station. [5 min.]	12 min. in total	1* + 2 ¥ 270 When using IC card or connection ticket Total ¥ 270 (¥ 150)
	Route 2 	1. Take Kyoto City Bus #100 or #206 from Kyoto Sta. to Gion. [18 min.]	18 min.	1. ¥ 230 ¥ 230
Kinkaku-ji Temple 	Route 1 	1. Take a train from Kyoto to Emmachi on the JR Sagano Line. [9 min.] 2. Take Kyoto City Bus #204 or #205 from Nishinokyo Enmachi to Kinkakuji-michi. [9 min.]	18 min. in total	1. ¥ 190 * 2. ¥ 230 Total ¥ 420 (¥ 230)
	Route 2 	1. Take a train from Kyoto to Kitaoji on the Subway Karasuma Line. [14 min.] 2. Take Kyoto City Bus #101, #102, #204 or #205 from Kitaoji Bus Terminal to Kinkakuji-michi. [11 min.]	25 min. in total	1. ¥ 260 2. ¥ 230 Total ¥ 490 430 yen when using IC card or connection ticket
	Route 3 	1. Take the Kyoto City Bus #101, #205, or Nijo-jo Kinkakuji Express from Kyoto Sta. to Kinkakuji-michi. [32-42 min.]	32-42 min.	1. ¥ 230 ¥ 230
Fushimi Inari Shrine 	Route 1 	1. Take a train from Kyoto to Inari on the JR Nara Line. [5 min.]	5 min.	1. ¥ 140 * ¥ 140 (¥ —)
	Route 2 	1. Take Kyoto City Bus #105, or Minami #5 from Kyoto Sta. to Inari Taisha-mae. [15 min.]	15 min.	1. ¥ 230 ¥ 230



Train (main) route



Bus (main) route

* No fee necessary on JR trains for holders of Japan Rail Pass or Kansai Area Pass.
 • The fee indicated in () is the price for holders of Japan Rail Pass or Kansai Area Pass.

第4回「市バスの乗車環境を考える懇話会」において傍聴者の方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。）

- ・ トラフィカ京カードでの乗り継ぎ割引は市民の為に大賛成です。
- ・ バス⇄地下の利用モデルコース（かかる時間、バス⇄バスよりお得な点 etc）が沢山あると他府県の方にもアピールしやすいし、外国の方も迷わないと思います。
- ・ ウェブ利用も良いですが、バスや地下鉄の広告の空いている処に乗車客が見られるような案内、効果的なアピールをしてほしいです。
- ・ 前乗り調査に関して、
他系統と同一の停留所ではなく、100号系統のみ別に分設すべきではないでしょうか？数系統が同時に並んだ場合の混雑を考えて頂きたいです。
この調査は「いずれ全系統前乗り」にすることを前提としているのでしょうか？

- ・ 委員（座長？）の意見 戦略上一番売りたいものを一番に持ってくるという意見に賛成です。京都駅のD1のりばに置いてある券売機は500円券専用になってます。これは全て900円券に変更し、市バスは右下の2つ（小児カード含む）にしぼるべきである。
またHP上も一番に常時900円券のページにとぶように左上やバナーそして時刻表横から見られるようにするべきです。そして一日券のページの中でも900円券が一番上に、500円券は一番下に表示すべきです。
そしてバス車内販売も900円券にしばらく100円おつりを出せばバス運転手も楽です。市バス京都バス一日乗車券は定期券うりばのみ（一部自販機）にひっこめるべきです。
- ・ 価格適正化の議論を打ち切ったのはなぜですか。結論ありきだったのですか。資料も全て提出されていませんし、500円800円という意見もあります（価格差は同じ300円です。）また京都市ではこういった問題はパブリックコメントをつつののですが、今回はとっていないので重大なかしがあるのではないのでしょうか。

どんなに言いつくろおうとも値上げは値上げである。赤字ならばともかく、黒字の公営企業がやるべきことではない！あらためて再考を求める。

- ・ 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ヶ月定期券の価格を基礎とするが6ヶ月なら一日あたり550円になります。
- ・ 最終提言では将来市バス500円、地下鉄市バス700円、地下鉄市バス京都バス800円とすることを提言すべきである。
- ・ 最終提言で地下鉄市バスのみの一日乗車券をつくることを提言すべきである。
- ・ 最終提言で京都フリーきっぷの通年化を提言すべきである。