

## 第6回「市バスの乗車環境を考える懇話会」摘録

### 1 日 時

平成30年3月22日（木）18時30分～20時30分

### 2 場 所

交通局3階大会議室1・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：山本公営企業管理者交通局長  
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 報 告

- (1) 市バス・地下鉄におけるダイヤ改正及び新しい一日乗車券等の発売開始について  
(事務局から資料1に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

○委員

- ・ 現状のお客様の伸びや地元のニーズなどを見て増便や増発を行っていると思うが，まだまだあると思う。また，カード乗車券の料金を改定する時に，とにかくお客様の混雑を緩和することを大きな目的だったと思う。今後どのようなペースで増便や増発を計画しているのか，見通しがあれば教えていただきたい。

●事務局

- ・ 市バスの運転計画であるが，毎年概ね年1回実施している。  
市バスには現在，84の系統があるが，路線ごとのお客様の御利用状況の推移や沿線に例えば多くのお客様が集まるような施設ができるかなど，いろいろな情報を集めるとともに，お客様から直接いただく声や区役所を通じていただく地域の皆様の声などを重ね合わせて運行計画を立案させていただいている。  
今回，このような運行計画で事業を進めさせていただくが，御利用状況を見る中で，今後とも必要な措置や取組を実施していく。

## ○委員

- ・ 御利用のお客様の推移は確認いただいていると聞いているが、観光の方、他の交通手段からバス利用に転換された方、また、バス利用のために行き先を変えた方というような、新しく市バスを利用されるお客様がいると思う。ぜひどのような要因でバスの利用が増えているのかを効果検証しておく必要がある。その効果検証しておくことによって、次に何が必要か見えてくると思う。
- ・ また、前々回の懇話会で他の委員の発言で、「一日乗車券を適正化することにより増収になると思う。その増収分は、混雑対策に使ったらよい」との発言があった。そのとおりであると思う。では、その混雑対策に資するという意味では、どこが増えたかということもベースにサービスアップということで、どこにターゲットを絞るかなど考える必要があると思う。
- ・ お客様の御利用者数のみを追うだけでなく、なぜ増えたか、どのような人の利用が増えているのかなどの効果検証も交えながら検討いただければと考えている。

## ○委員

- ・ ダイヤ編成が大変よいものとなっているので、今回のダイヤ改正の効果を見る際には、定期券の発売枚数も増えると思うので、定期券の発売枚数からも確認してはどうかと思う。

## 6 議題

### (1) 市バスにおける混雑対策について

(事務局から資料2に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

## ○委員

- ・ 車内モニターでの「マナー啓発」は非常にわかりやすいものであり、もっと広がってほしいと思う。

キャリーバックや大きな荷物を持って乗車されるお客様はたくさんいらっしゃるが、やはり一人ひとりの心がけによってある程度乗っている人の不快感も変わってくると思う。以前にも他の委員が言っていたが、両者が共存するような形は一人ひとりのマナーや配慮から変わってくるところが大きいと思うので、より広がってほしいと感じている。

- ・ 手ぶら観光の件であるが、コンシェルジュ活動をしている中で、なかなか実際には御利用いただくお客様は限られている。

できれば、事前PRプランの中にこういった「手ぶら観光」があることを事前に組み込んでおけば費用の目安もわかる。また、メルパルク京都にある「京KOKO Welcome Center」でも手ぶら観光のための配送を受け付けており、PRすることでこちらのほうへも足を向けていただける機会も増えると思うので、周知することでより快適な市バスとなると思う。

○委員

- ・ 委員に聞きたいが、手ぶら観光をうまくしてもらえたきっかけは何か。

○委員

- ・ 本当に荷物が大きく、2週間くらいの荷物を持っておられる方であった。  
やはりそのままバスに乗りいただくわけにもいかない状況であった。  
そのような場合に限ってバスでそのまま持っていくほうが楽で行きやすいと考  
えている人が多いという印象である。

○委員

- ・ 閑空で手ぶら観光をすすめるのが一番良いと思う。来てから情報を得るよりか  
は、来る前にこういう情報があるということを周知するべきである。京都の観光  
は、荷物が少ない方がかっこいいということを訴えていくべきである。
- ・ おそらく観光客も一見さん以外にリピーターとして来れば来るほど、京都人の  
生活により近づいた観光をしたいと思うので、京都の人間というのは大きな荷物  
を持っているとかっこ悪いということを伝えることが、一つの方法である。
- ・ あと、京都駅前バスターミナルの前の臨時のチケット売り場があるが、そこで、  
「京KOKO Welcome Center」で扱っているホテルへの荷物の  
送迎のPRやコインロッカーの案内をして、バスのチケットを買う前に荷物を減  
らすような案内ができればいいと思う。地下鉄駅やJRの駅にもコインロッカ  
ーがあることを伝えられたらいいと思う。
- ・ 全体的な話として、これだけ混雑が問題になる理由としては、混雑しているバ  
ス車内にずっと居続けることがみんなの不満につながっていると思う。その根本  
的な原因としては、渋滞である。流入交通を抑制して、どれだけ乗車時間を少な  
くするかということが問題で、それができれば、多少混雑していてもすぐに到着  
したらそれほど不満にならないと思う。これは、交通局だけの問題ではなく都市  
政策として考えていくべきものである。
- ・ 四条通でさえ歩いたほうが早いと言われているくらいであり、あれはバスが道  
路を混雑させているのではなく、発車しようとした横から諸車・バイク・自転車  
が通過してなかなか発車できないという状況がある。そのあたりの諸車のマナー  
を良くしていったら、乗車時間の短縮によって混雑していてもすぐに降車できるよ  
うなことを目指していく必要があると感じている。
- ・ このままでは、バスを増やしていったら、また渋滞が発生した時にバスのせいに  
されかねない。少なからず、今でもそのようにいう人はいる。交通局の問題では  
ないが、バス事業者の側からみんなに訴えていくことは重要である。
- ・ 海外でのメディアに対して予算を取って発信していくことは大変良いことであ  
るので、京都のライフスタイルをぜひ発信していただきたい。

## ○委員

- ・ 自分が海外に行った時に、もし手ぶら観光のサービスがあったとしても、預けてしまったら本当に目的地に届くのかという不安があると使用しない。その信頼度を高める手法としては、関空などここであれば大丈夫という施設で案内できると良いと思った。
- ・ 混雑緩和の基本は、容量を増やすか、需要を分散させるかが基本的な考え方であるが、容量を増やすというところであればバスの増便もあるが、連節バスやBRTの導入を長期的な目標として検討いただければと思う。

## ○委員

- ・ 車両の後部では、一段高くなっており、荷物を持った方は行きにくい構造となっており、乗車扉付近が混雑している場合がある。さきほど説明にもあった扉開閉時の注意喚起放送案内も十分効果があると思うが、一部検討もされているようであるが、座席を減らして荷物スペースを設置することは考えられないか。1席から2席はずすとかなり容量が増える可能性があると思う。
- ・ また、先ほど説明のあったラッシュ型車両の導入を進めていくと乗客の不快感はかなり違うと思う。私もラッシュ型車両を利用すると座れなくても空間的な余裕があるので、とてもよいと感じている。
- ・ 荷物スペースを設置するとか、ラッシュ型車両に置き換えていくとか、お金がかかる話で増収に繋がる話かわからないが、喫緊の混雑対策としては、そういう容量を増やすというやり方もあるのではないか。
- ・ マナー啓発も大事であると思うが、物理的な話がないとなかなか実行してもらえないということになると思う。

## ○委員

- ・ 混雑対策事業については、それぞれ考えていろいろやっていたいており、問題ないと考えている。
- ・ 経験の範囲であるが、振替輸送について、昨年12月初旬に私自身乗車していたバスで振替輸送を実施しているとの案内をされたが、どういう意味で実施されているのかわからなかった。みんながこの「振替輸送サービス」を知っておれば有効な取組かもしれないが、認知度を高める必要や乗客に対する反復的なアナウンスなど丁寧にやっていく必要があると思う。
- ・ ラッシュ型車両については、広々とした空間があるということで好感が持てる。また、新ダイヤは見た感じで使えるダイヤであると思う。
- ・ ここに書いていないことで気になったことであるが、北大路バスターミナルののりばの改修で、特にEのりばがだいぶ前方になったが、どのような狙いがあったのか。
- ・ あと、烏丸御池駅の出口の改修工事はメンテナンスのためであったのか。個人的には、エスカレーターが作られるのかと思っていたが、依然として階段のままである。

## ●事務局

- ・ 北大路バスターミナルののりば改修については、自動ドアが昔の2ステップバスの扉位置を基に作られていたが、現在、市バスはバリアフリーのすべて前と中扉の車両となったので、お客様が安全に御利用いただけるよう扉位置を変更したものである。また、バスをお待ちのお客様で長い列ができるという状況から、バスの停車位置を前後に変更することによって、バスをお待ちいただけるスペースの確保に努めたものである。

この2月で工事が一旦終了しているが、その時点で乗車される扉のところにバス接近表示画面やダイヤ表や案内板を設置している。以前よりはバス待ちのお客様と歩行者との輻輳は改善できている。あわせて床のところについても列がわかるように改めてラインを引くなどの工夫を行っている。

半年程度かかった長い工事であったため、ご不便をお掛けした。

## ●事務局

- ・ 烏丸御池駅の出口の工事については、保守のための改修工事である。
- ・ 地下鉄においては、地下に潜るため、上下の移動が伴うことから、エスカレーターやエレベーターのご要望が多い。
- ・ 烏丸御池駅については、3番出入口のところに地上に出るエレベーターが1箇所しかない。地上に出るエレベーターを設置しようとするとう路上に出るような場所しか設置できない。また、エスカレーターを設置しようとするとう地下の部分に駆動部分を設けないといけないことや通路幅の問題もある。費用面も含めてエスカレーターやエレベーターの増設が非常に厳しい状況である。
- ・ なお、烏丸御池駅の南側に位置する旧新風館跡地にホテル建設が予定されているが、建設に際して、駅とホテルを地下通路で接続する協定を結んだ。これにより、少し先にはなるが、地下鉄をご利用のお客様がホテルのエレベーターを使って改札階から地上へ出ることができるようになる。
- ・ このように、今の地下鉄空間でエレベーターの設置は物理的に難しいので、近隣施設の建替えなどの機会を捉えて利便性向上に努めていく。

## ○委員

- ・ 気になるので質問するが、資料にある利用促進PRとかマナー啓発などされているが、そもそもロッカーの数は足りているのか。また、啓発予算がかかるように見えるが、この予算があれば、ロッカーの位置や空き状況がわかるようなアプリ開発ができるように思えるが、いかがか。

## ●事務局

- ・ ロッカーの位置情報については、大変大切なものと考えており、京都駅については、JRや近鉄等との関係団体と会議をもち共同発信のツールについて検討している。

また、ロッカーの数については、5,000個くらいある。

ただ、どのロッカーが空きなのかわからないので、これも含めて位置情報を発信していく必要があると考えている。

## (2) 新しい一日乗車券等の発売及び広報・販売促進活動について

(事務局から資料3に基づいて説明)

〈御意見・質疑等〉

### ○委員

- ・ 500円のバス一日乗車券が600円に値上げされることについて反対の意見も随分あったように思うが、3月17日以降、お客様からそのような声は寄せられているのか。
- ・ 地下鉄・バス一日券についてその利用価値の高さを徹底的にPRするべきである。例えば、高雄にも行け、また、山科・醍醐エリアでは京阪バスも利用できるのでお客様に慣れていただければ本当に値打ちのある乗車券である。交通局も自信をもって勧めてほしい。また、自動券売機で地下鉄・バス一日券を左上に配置していることもいいと思う。

### ●事務局

- ・ バス一日券の価格改定後、お客様からは特に御意見は寄せられていない。
- ・ バス・地下鉄一日券は、京都市内の9割をカバーできる大変お得な乗車券であり、引き続き、積極的にPRし、市バスと地下鉄を組み合わせた移動をPRしてまいりたい。
- ・ 17日に発売を開始したところであるが、市バス・地下鉄案内所の職員に状況を聞き取ったところ、京都観光一日乗車券(1,200円)の頃よりも発売枚数が増加しており、また、京阪バスが利用できるため、山科エリアでも増えているとのことであった。引き続きPRに努めてまいりたい。

### ○委員

- ・ 一日乗車券について「地下鉄・バス一日券」、「バス一日券」とネーミングを含め、分かりやすくなった。引き続き販売促進を図っていただきたい。
- ・ 事業者の視点で申し上げると、海外からの入浴者について、京都駅の観光案内所の利用が減少している。現状、6～7割の方がスマートフォンで情報を取得されており、今後、SNS対応等について力を入れていくべきである。
- ・ 例えば、産業観光局観光MICIE推進室や京都コンベンションビューローと連携し、どのように海外からの入浴者を案内するか意見交換を行ったり、実際にモニター活動をしていただくなど、草の根的な活動が今後大切になってくる。
- ・ 2年後の東京オリンピック・パラリンピック、更には2025年の国際博覧会(万博)が招致できれば、海外からの入浴者が更に増加する。海外では、カードレス、キャッシュレスが進む中、スマートフォンで決済できる等、新たな決済方法についても検討を進めるべきである。

#### ○委員

- ・ 4箇国語対応の地下鉄一日券が券売機で購入いただけるようになったことは、すばらしい取組だと思ふ。
- ・ 乗車券について、何がどのくらい売れ、結果として、市バスの混雑緩和につながったのか等、しっかりとモニタリングしてほしい。

#### ○委員

- ・ 詳しい情報の発信がSNSで行われるようになり分かりやすくなった。ただ、QRコードについては、カメラを起動し、専用のアプリで読み込まないと情報にたどり着かないので、検索エンジンに力を入れてはどうか。一語、二語を入れるとさっと欲しい情報が出てくることが大切だと思ふ。
- ・ SNSでは「#(ハッシュタグ)」を用い、その記号付きの発言が検索画面などで一覧でき、同じ興味を持つ人のさまざまな意見が閲覧できる。そうした手法の活用についても検討してほしい。

#### ○委員

- ・ 以前「500円で楽しむ京都」という本が発売されていた。例えば「900円で楽しむ京都」のような企画で、モデルコースの案内を行い、普通運賃との比較でお得感を出してはどうか。
- ・ 以前「奈良・斑鳩1dayチケット」で法隆寺等を訪ねたが、1,630円の発売額に対し、トータルでは3千円以上の値打ちがあり、とても得をしたという印象がある。情報発信の手法を色々と工夫してほしい。

#### ○委員

- ・ 4箇国語対応の地下鉄一日券が券売機で購入いただけるようになり良かった。一方、磁気カードがいつまで発売できるか見通せない部分もあるので、新しい決済方法の検討も始めてほしい。
- ・ 地下鉄・バス一日券の販売促進について、券売機での配置箇所を工夫されているが、次は入浴されるまでにどうPRするかが大切だと思ふ。例えば、バスタ新宿で京都に向かう方にチラシを配架、配布する、空港リムジンバスのシートにチラシを入れる等の工夫ができるのではないか。
- ・ 例えば、コンシェルジュの皆さんが、観光地で一日乗車券も一緒に写真を撮り、SNSを使って多言語で発信しても面白いのでは。
- ・ アジアからの入浴者は、日本語しか記載のない企画乗車券でも10円でもお得であれば購入されると聞く。地下鉄・バス一日券の付加価値が高いことを理解してもらえればきっと浸透するはずである。
- ・ 市内にお住まいの方へのプロモーションも大切である。従来の500円カードはコンビニ等の特約店でもポップを貼り出すなど、積極的に発売されていたイメージがある。今後は「地下鉄・バス一日券推し」を働き掛けてはどうか。
- ・ 洛西や伏見エリアで、地下鉄駅まで行かないと地下鉄・バス一日券が買えないという状況は望ましくない。地下鉄駅までのバス運賃が発生し、それなら…と購買意欲も薄れる。

## ○委員

- ・ QRコードについて、私自身は使ってみたが、結構いいように思う。
- ・ 地下鉄・バス一日券では京阪バスが利用できるようになったことで、さらに利便性が向上した。
- ・ 価格が安いことは大切である。ただ、安いだけではなく面倒くさくない（毎回硬貨を探してお金を出さなくてもいい）ことが大切である。そういう視点で見れば、地下鉄・バス一日券は十分勝負ができる乗車券である。
- ・ 入洛前のPRという視点では、JR東海と話ができればいいのだが。東京駅の新幹線乗り場には「そうだ京都へ行こう」のポスターが貼られている。これはかなりインパクトのある掲示である。ここに何らかの形で地下鉄・バス一日券の紹介ができないだろうか。

## ●事務局

- ・ JRとの連携であるが、昨日、京都駅の新幹線コンコースでJR東海、JR西日本、交通局の三者で案内コーナーを設ける取組を行い、多くの方に御利用いただいた。今後も継続して取り組んでいきたい。
- ・ 空港リムジンバス等での案内については、現在検討を進めている。
- ・ SNSを活用した情報発信については、様々な工夫をしてみたい。
- ・ 現在、市内にはコンビニやホテルなど500店舗以上の特約店がある。カード乗車券の販売委託事業者には、地下鉄・バス一日券を全面的に打ち出すように依頼しており、今後、浸透していくものと考えている。
- ・ 新しい「地下鉄・バス一日券」は、市民の方にも便利に使っていただけるものとなったと考えている。先日、伏見区から京都アスニーに行かれたお客様から「お得に行くことができた」とのお声を頂戴した。例えば、伏見、洛西エリアから、京都コンサートホールやロームシアター京都に行く方法など、市内の主要施設へのアクセスも御案内しながら地下鉄・バス一日券のお得さをPRしてみたい。

### (3) 「前乗り後降り方式」実証実験の調査結果及び今後の方向性について

(事務局から資料4及び資料5に基づいて説明)

#### 〈御意見・質疑等〉

## ○委員

- ・ 事務局からの報告内容は、概ねそのとおりであろうと理解している。そのうえで質問するが、洛バス全部について、前乗り後降り方式を導入するという判断には至らなかったのか。

## ○委員

- ・ 前乗り後降り方式の導入は、混雑緩和について著しい効果を得ることは困難であるが、実証実験を通じて、前乗り後降り方式を導入しても、大きな問題を生じないのであるのならば、導入してみようという判断をされたものと理解した。
- ・ とはいえ、実際に導入するとなると、例えば、現行の後乗り前降り方式と、前乗り後降り方式が混在している状況をどのように利用者に周知を図っていくかと

いう課題がある。実証実験期間中は、多くの職員がバス停留所で案内していたが、実際に導入するとなると、すべての停留所において案内要員を配置し続けることは困難であるから、前乗り後降り方式の周知は大変重要になる。

- ・ 前乗り後降り方式を実際に導入してみて、得られた効果を検証するとともに、どういう課題が生じ、それに対応していくという取り組みを継続的に行っていく必要があるのではないか。

#### ●事務局

- ・ 交通局としては、車両やバス停留所の改修といった課題はあるものの、前乗り後降り方式は、均一系統すべてに導入していきたいと考えている。
- ・ そのうえで、まずは、100号系統で導入し、課題と効果を洗い出して、少しずつでも導入を進め、最終的には、均一系統すべてに導入してまいりたい。

#### ○委員

- ・ 前乗り後降り方式を導入してからも、引き続き効果検証を行うということですね。

#### ○委員

- ・ 市バスをどう分かりやすくするかという議論がある中、乗り降りの方式の混在は、初めて利用する方にとっては、相当ストレスに感じることを踏まえたうえで、それでも、あえて、前乗り後降り方式にチャレンジしていただきたい。
- ・ また、今後、均一区間全系統において前乗り後降り方式を導入したとしても、他社バスの乗車方式との違いが課題として残るため、今回のチャレンジ（前乗り後降り方式の100号系統への導入）は、こうした課題を考える期間を与えるものと理解している。
- ・ 最終的に、前乗り後降り方式に統一されればよいのではないかと。
- ・ 前乗り後降り方式は、乗降客が多いバス停留所に高い効果が現れる。実証実験でもわかったように、多くの利用者が一斉に降車する京都駅前や五条坂、清水道を運行する系統において大変高い効果が得られるものと考えられる。
- ・ 一方、同じ洛バスでも、101号系統、102号系統についてみると、101号系統は乗降客が多い京都駅前に乗り入れるので、大きな効果が得られるものと考えられるが、102号系統においてはそれほど効果が得られないかもしれない。しかしながら、分かりやすくするために、洛バスから順次導入するようにしないと、おそらく利用者は混乱してしまうのではないかと。
- ・ また、前乗り後降り方式を導入した際、運行車両に当該バスが前乗り後降り方式である旨を周知できるようにするために、バスのデザインを相当工夫する必要があるのではないかと考える。実証実験では、前乗り後降り方式の導入車両には、マグネットで前乗り後降り車両を表示していたが、意外とマグネットは目立たないことが、今回の実証実験で分かったのではないかと。ラッピング車と一般車両が混在する中、どのように表示するかが課題である。
- ・ いずれにせよ、今回、100号系統への導入をチャレンジすることは大変良いことだと評価している。

## ○委員

- ・ 実証実験から何が読み取れるかという観点からコメントいたしたい。
- ・ まず、一点目は、資料4別紙2、10ページのアンケート調査において「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。」という設問があり、これに対して、「はい」と回答した方が11%を占めていた。さらに、回答者について、住所地別で見ると、海外の方はサンプル数が449あるが、「はい」と回答した方は3%に過ぎなかった。この比率は、実感と比べると大変少ないと感ぜられるものであり、前回懇話会において委員から指摘があったように、海外から来られた方については、設問の主旨をあまり理解できずに回答してしまった方も多かったと理解した方がよいだろう。
- ・ とはいえ、今回の実験結果で重要であるのは、市バス車内から降車しようとしてもなかなか降車できずストレスに感じる方が多い中、前乗り後降り方式により、降車時間が短縮され、市バス車内でのストレスの減少につながっているものと考えられることである。アンケート調査においても、前乗り後降り方式がそれなりに支持されていることが読み取れる。
- ・ 更にもう一点指摘すると、前乗り後降り方式の場合、乗車時に運賃精算が完了しているので、前扉と中扉の両方から降車できる可能性があるというメリットがある。この場合、降車時間が短縮され、また、車内移動によるストレスも軽減される。すべての停留所において、前後の扉から一斉に降車することは不可能であろうが、お客様の快適性の向上という観点からみると、こうした取組も有効であろうという点が、今回のアンケート調査結果から読み取れる。

## ●事務局

- ・ 前乗り後降り方式の導入に当たっては、御利用のお客様が混乱されないことが大前提である。このため、前乗り後降り方式の車両であると識別しやすいよう工夫するなど、しっかり取り組んでまいりたい。また、先の話にはなるが、導入に当たり、他の社局ともしっかりと連携をとってまいりたい。
- ・ 京都駅前では前扉と後扉を開けて前後から一斉に降車して頂いた。車両やバス停留所の状況を踏まえながらであるが、前扉も合わせた降車の方式についても臨機応変に対応できるよう検討してまいりたい。

## ○委員

- ・ 市バス車内のお客様の分布状況は、実証実験の前後であまり変化はなかったという報告であったが、日常的に市バスを利用する者として、ラッシュ型車両においては、他の車両に比べ、車両後方へ移動しようという素振りを見せる方が多いように感じている。
- ・ 今後、100号系統にラッシュ型車両を導入し、運用していくと、こうした効果を表すデータを得られるものと考えられる。今後も、ラッシュ型の導入を進め、自信を持って、前乗り後降り方式の導入を推進していただきたい。

#### ○委員

- ・ ラッシュ型車両はどの程度保有しているのか。

#### ●事務局

- ・ 平成29年度末の予定で818両、ラッシュ型が約32%を占める予定である。
- ・ 資料4, 5ページ「車内におけるお客様の立たれた場所別の割合」については、実証実験期間中は、「後方」に立たれたお客様は全体の18%と記載しているが、これをラッシュ型車両に限定した場合、24%の方が「後方」に立たれており、委員ご指摘のとおり、ラッシュ型を導入すると、車内後方へ向かわれるお客様の比率が高くなる傾向にある。

#### (4) まとめ

##### ○委員

- ・ 本委員会の歩みを振り返ると、まず、バスの一日乗車券の話を発端として、一日乗車券の利用者の平準化を適正な価格の設定で誘導するという話があったが、最終的には、大人1枚600円のバス一日券と大人1枚900円の地下鉄・バス一日券の発売という結果となった。
- ・ 新しい一日乗車券発売の効果は、これから現れて来るだろう。効果が現れれば、実際に様々な形で利用者に発信していただきたい。効果があるという情報が利用者に伝わったらいいいのではないか。
- ・ 前乗り後降り方式については、まずはやってみようという位置づけであり、これが最終形ではないと理解している。バスの車両の問題などもあり、全体として、市バスの快適性を高めるというような扱いの中で、前乗り後降り方式の導入を進めていけばよい。
- ・ 前乗り後降り方式の導入を決断した以上、全系統において導入するためのスケジュールを描いて、できるだけ早期にそれを実現していただければ、利用者も快適に利用できるようになるものと考えます。
- ・ 全体として、様々な新しい取組を実施している交通局に対して心強いと感じている。これからも、様々な取組について効果を検証しながら、よりよい公共交通というものを世界に発信していただきたい。