陳　情　文　書　表

（交通局）

受理番号	３０３９	受理年月日	令和７年３月３日
件　　名	市民・住民向け市バス１日乗車券の発売		
要　　旨	既に我々は、令和元年６月７日審査の陳情第７号、また遡って平成30年12月３日審査の陳情第１５２号で、市バス１日乗車券（以下「１日券」という。）について建言してきたところである。また、上記令和元年の陳情審査では、交通局より、１日券を募集型企画旅行商品の発券として設定することは、制度上不可能ではないとの回答を得ているところである。 ところで今般、松井市長は市会答弁において、令和９年度を目途として、市バスの市民向け料金の実施に向け動き出した旨、伝えられている。 公共交通料金に二重運賃を導入するためには、法的な問題の克服が必要で、それだけ時間も掛かる事案であると言えるが、市民・住民向け１日券を募集型企画旅行商品として発券するのであれば、その難易度は下がる。この種の１日券等、いわゆるフリーチケットは本来広範な利用を目的としているものとはいえ、京阪、近鉄、阪急等でも、本来の所定往復運賃程度、場合によってはそれより安価なものが長年提供されてきていることは、周知の事柄であろう。 市民・住民が安価な市バス１日券を利用し、一方で観光で京都を訪れる方は通常のバス利用をするといった場合、大きく言って以下４点の利があると考える。 １　京都のバス路線体系は、その多くが京都駅と四条河原町の２点を起点とする長距離系統が多い。したがって、観光のために鉄道で入洛された方の多くが、その後ほとんどの場合で、目的地までバス１乗車により到達するように設定されているわけである。ゆえに現行のバス体系である限り、特定の時間、特定の系統にひどい混雑が生じる。これは当然の帰結であると言えるが、しかし、もしバスの系統に通じた京都市民・住民が１日券を利用し、混雑する路線を乗り換えしながら回避するのであれば、双方にとって、快適で便利なバス移動が可能になる。 ２　次いで、市民・住民が交差点等で乗り換えるということによって、交差点の商店、ひいては近隣の街が活性化することが挙げられる。これに関しては、市電が走っていた頃を想起してほしい。頻繁に乗換えが生じる市電の交差点は、小さな繁華街であった。しかるに、市電が廃止されバスが京都駅や四条河原町の２点に帰納するようになってから、方々の交差点から活気が失われたことは、悲しいながら事実である。そして、それと引換えに中心部の混雑が激しくなるという、二重の弊害が発生した。市民・住民が料金を気にすることなく、頻繁にバスを乗り換えるとなれば、それは京都市全体の活気を取り戻すための、良いきっかけとなるであろう。松井市長におかれても、かつて北野白梅町、千本今出川、また円町、西院、とりわけ四条大宮などの交差点に、書店、宝飾時計店、食堂、パンやお菓子の店、喫茶店、やや離れて楽器レコード店、理髪店などのにぎわいがあった様子を強く記憶されておられるであろうことは確信するものである。 ３　市バスにおいては、既に減便が決定している。しかしながら、乗換えによってこの減便を克服する場面も多いであろう。１本で到達することしかできないと考えて行動するよりも、複数の便の組合せによって目的地まで到達しようとするのであれば、減便の不便は軽減される。今後の予想されるダイヤ維持の困難を思うとき、移動に関して選択肢の多い市民・住民用１日券の導入は極めて有効である。 ４　市長が目指す市民用運賃を導入した際、それが単純な二重運賃の運用であった場合には、市民であることの証明や支払に関して煩雑・複雑化が予想される。また、車内にこの種の注意掲示を出すことは、決して歓迎されることでもないだろう。混乱の元である。しかし、二重運賃の運用の大半をこの１日券でするならば、その１日券を市民・住民に向け、有効性が生じる相当期間前に販売することを主とし、車内での市民・住民の証明を副とする運用で、バス車内での支払件数を減らし、よってその時間を大幅に短縮し、バス運行の定時性保持、むしろ向上を望み得る。また、修学旅行生専用バス券の事前販売事案を想起すれば分かるように、この陳情の提案の類例は、過去にも実在したものである。 この４点のとおり、我々は上記の形態による市民・住民向け市バス１日券を、市バス所定料金の往復分程度の、つまり２乗車分程度の金額で販売することに、極めて大きな利があると考える。かかる制度によって、バスの健全、懸命な利用拡大が図れれば、運賃収入の増減に関しても、その懸念は軽減されるであろう。 ついては、本市において、いかなる市民・住民市バス１日券の設定が、市民・住民と市、かつ利用者全てにとって最も有益となるかを至急検討し、令和７年中にもこれを実施することを強く願う。		
陳　情　者			
回付委員会	産業交通水道委員会		