

# 市バス旅客流動調査の結果について

## 1 調査の目的

今回の旅客流動調査は、前回調査から10年近く経過する間に、地下鉄東西線の延伸やJR・阪急電車の新駅開業をはじめ、市内の人口動態や市バス沿線の状況が大きく様変わりしていることを踏まえ、市バス旅客流動の変化やご利用実態を的確に把握し、平成26年3月に予定する「便利でわかりやすい市バス路線・ダイヤの編成」に必要な基礎データを得ることを目的として実施したものである。

## 2 調査概要

### (1) 調査実施日及び調査対象

#### ○平日調査…市バス全系統・全ダイヤで実施

平成24年5月22日(火)、5月24日(木)、5月29日(火)

#### ○休日調査…全系統対象に抽出調査(7時～19時の間、概ね1時間に1運行)を実施

平成24年5月27日(日)、6月3日(日)

#### ○土曜調査…ご利用パターンが異なると見受けられる系統のうち7つの系統で、休日と同様の抽出調査を実施

平成24年6月2日(土)

### (2) 調査項目

- ・ お客様の乗車停留所・降車停留所
- ・ 利用券種：定期外(現金、磁気カード、回数券等)、定期券、敬老乗車証、その他
- ・ 乗車目的：通勤、通学、業務・仕事、買い物、観光・修学旅行、その他
- ・ 乗車前後の乗継状況：地下鉄、私鉄、JR、バス(他社バスも含む)
- ・ お住まい、年齢

### (3) 調査方法

各車両に2名の調査員が添乗し、1名が乗車口にて乗車客全員に調査カードを配布し、他の1名が降車口にて降車客全員から調査カードを回収し、調査を行った。

なお、利用券種、乗車目的、乗車前後の乗継状況については、配布した調査カードの設問(回答欄折込式)にお答えいただいた。

### 3 平日調査の結果

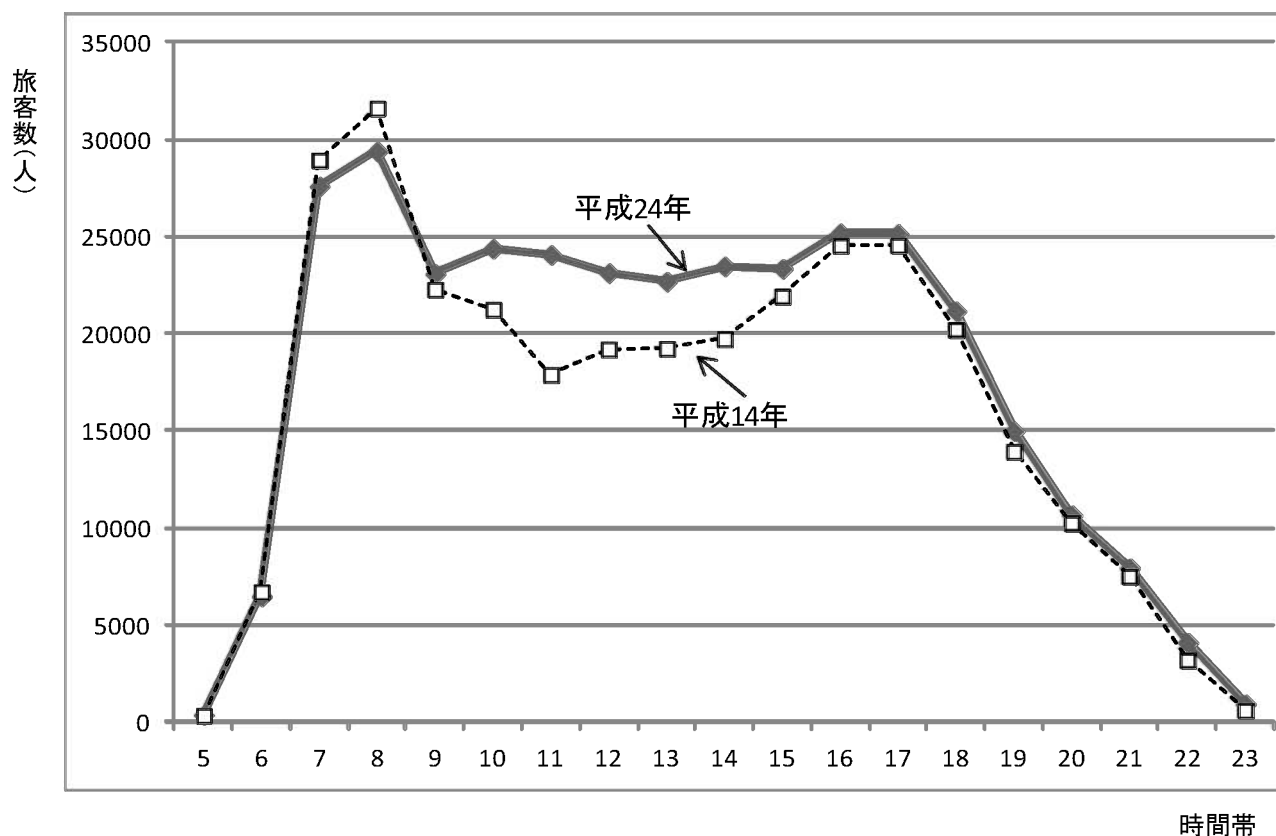
#### (1) 総旅客数

区分	平成24年5月	平成14年10月	増減
総旅客数	338,238人	314,363人	23,875人(7.6%)

#### (2) 時間帯別旅客数

- ・ 今回調査での大きな特徴は、昼間時間帯（9時～15時台）のご利用が前回調査より大幅に増加し、午後のピーク時（16時・17時台）の水準に近づいたことである。
- ・ 前回の調査では、7時・8時台に一日のうち最も旅客数の多い午前のピークを迎え、その後減少した後、16時・17時台に午後のピークを迎え、続いて徐々に減少するというカーブを描いた。
- ・ その要因としては、観光目的の旅客の増加と、昼間時間帯における定期券・敬老乗車証による利用客の増加が見られる。また、大学生・通勤者向けの均一区間内を自由に乗り降りできるフリー定期券の新設や、市バス一日乗車券の値下げによる利用増が大きな要因と考えられる。

※ 平成15年9月1日 通学定期券（大学生用）の通用区間を均一区間内の全線に拡大  
 平成17年3月25日 通勤フリー定期券（均一区間内の全線利用可）の発売開始



### (3) 利用券種別の旅客数

- ・ 定期券でのご利用が、全体の4分の1を占め、前回調査より大幅に増加した。
- ・ お得に乗車できる市バス専用一日乗車券と回数券のご利用も、合わせて全体の4分の1を占めた。
- ・ 敬老乗車証による乗車は、全体の約2割であった。

区 分	平成24年5月		平成14年10月	
	旅客数(人)	構成比(%)	旅客数(人)	構成比(%)
現金	47,890	14.2	173,537	55.2
トライフイカ京カード スルッとKANSAIカード	23,720	7.0		
回数券	41,445	12.2		
市バス専用一日乗車券	46,485	13.7		
京都観光一日・二日乗車券	4,572	1.4		
定期券	86,613	25.6	54,503	17.3
敬老乗車証	65,814	19.5	57,705	18.4
その他	21,699	6.4	28,618	9.1
合計	338,238	100.0	314,363	100.0

注1 平成14年調査では、「定期外」に、現金・回数券・磁気カード・市バス専用一日乗車券カード・京都観光一日・二日乗車券が含まれている。

また、平成24年調査の「定期外」合計は164,112人、48.5%であった。

注2 「その他」とは、上記以外の券種である。

### (4) 乗車目的別の旅客数

- ・ 全体の約4割が、通勤・通学でのご利用であった。
- ・ その構成比は、前回の調査結果を下回った。
- ・ 観光・修学旅行の割合が15.8%を占めた。今回は、観光に修学旅行を加えたという要素もあるが、観光のご利用が前回より増加していることがうかがえる。

区 分	平成24年5月		平成14年10月	
	旅客数(人)	構成比(%)	旅客数(人)	構成比(%)
通勤	97,788	28.9	109,382	34.8
通学	40,457	12.0	43,326	13.8
観光・修学旅行	53,534	15.8	26,874	8.5
業務・仕事	27,910	8.2	134,781	42.9
買い物	42,454	12.6		
その他	76,095	22.5		
合計	338,238	100.0	314,363	100.0

注 平成14年調査における「その他」とは、業務・仕事、買い物等を含んでいる。

## (5) 旅客流動の状況 (別紙1)

市バスの路線網における各区间ごとの利用者数(通過人数)を、地図上に投影した「流動図」を別紙1に示す。

路線上の数字は、各区间ごとに、一日当たりの利用者数(通過人数)を百人単位で表したもので、線の太さは、凡例に示すとおり流動量の大きさを表す。

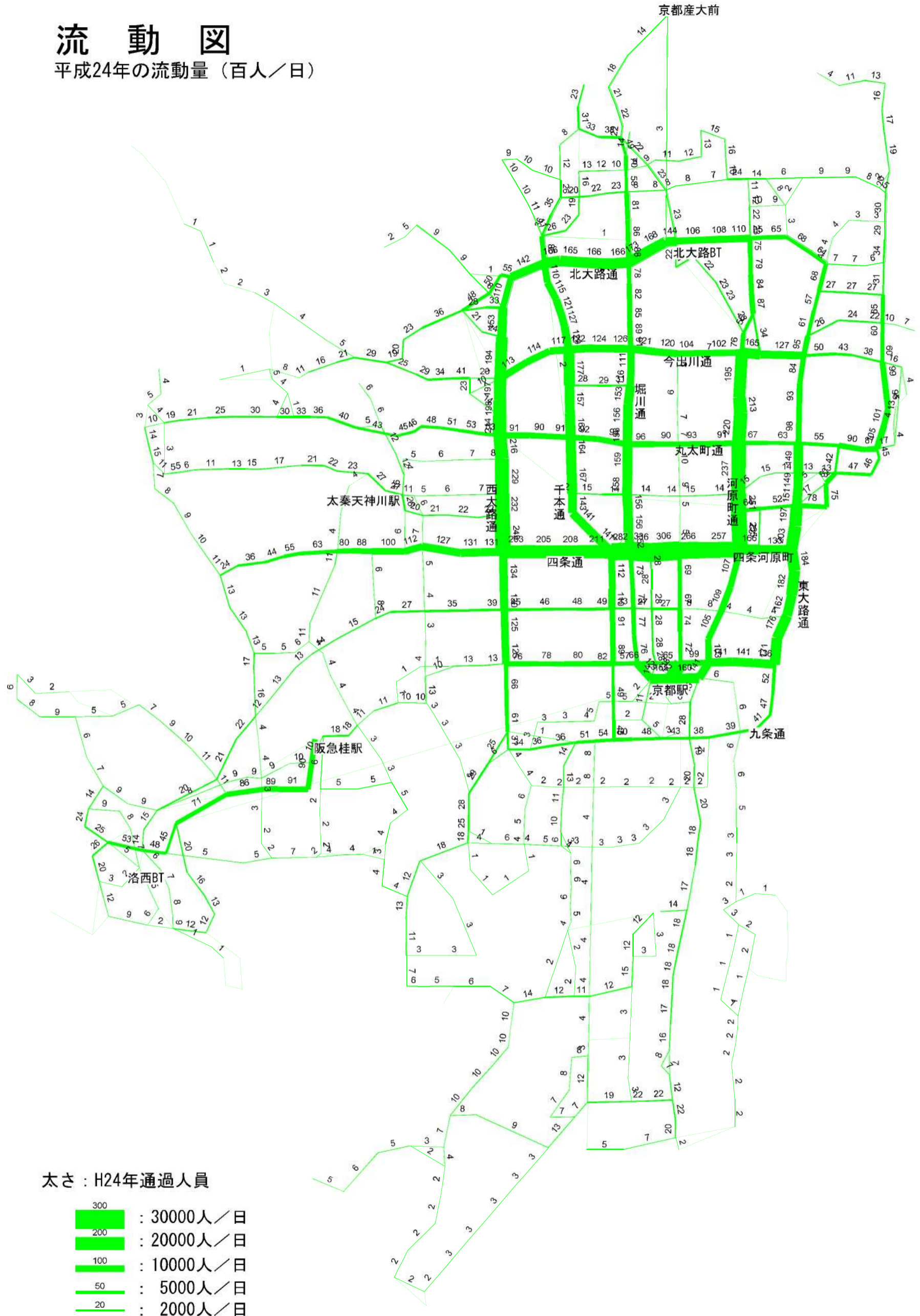
- ・ 流動図で見ると、市バスは、概ね、北大路通、西大路通、九条通、東大路通(一部は白川通)の外郭線上と、その内側において碁盤目状に構成された東西・南北の幹線を中心にご利用されている。
- ・ 特に、東大路通、河原町通、堀川通、千本通、西大路通の南北の幹線や、北大路通、四条通、京都駅付近のご利用が顕著であり、四条通(河原町～西大路)については、3万人を超える旅客移動がある区間もある。また、西大路通や、近年、等間隔運行に取り組んでいる河原町通でも、今出川通から四条通の区間で概ね2万人を超えるお客様が移動されている。
- ・ 外郭線外では、四条通において、西大路以西でも1万人を超える方がご利用されているほか、堀川通の北大路以北や、阪急桂駅から洛西方面にかけても、9千人程度の方がご利用されている。

### ※外郭線

北大路通、西大路通、九条通、東大路通(一部は白川通)で囲まれるエリア

# 流動図

平成24年の流動量 (百人/日)



## (6) 旅客流動の変化 (別紙2)

次に、各区分における利用者数(通過人数)を、前回の調査結果と比較した流動量の差を別紙2に示す。

凡例に示すとおり、赤線は旅客流動が増加、青線は減少を表し、線の太さは、増減の大きさを表すこととした。

### ①増加している路線

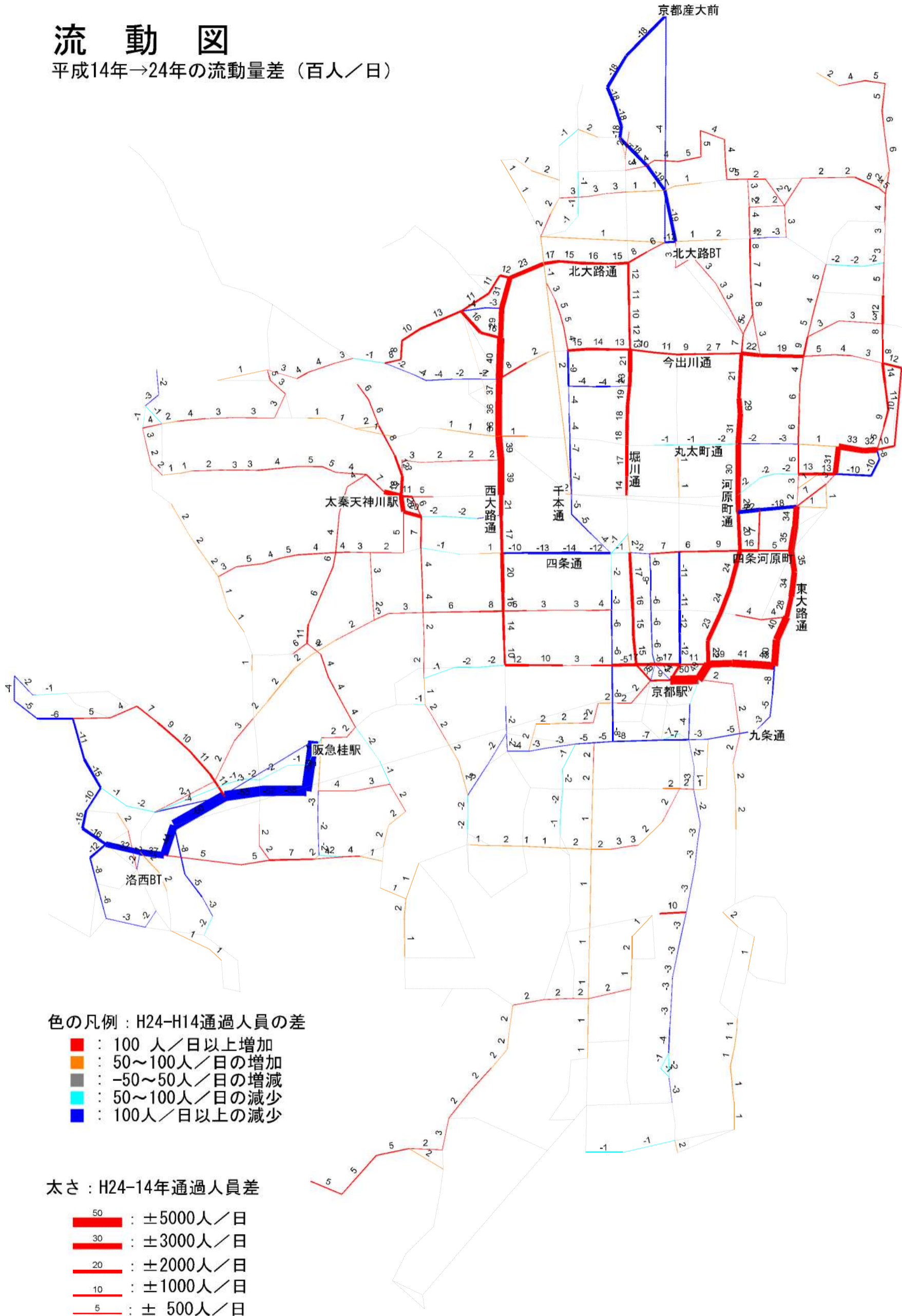
- ・ 都心部の主要道路、特に、東大路通や河原町通、堀川通、西大路通などの南北の幹線で増加傾向が顕著である。また、周辺部では、地下鉄の太秦天神川駅周辺などで増加傾向が見られる。
- ・ その要因としては、
  - 平成22年3月 河原町通/増便・等間隔運行(3~4分間隔)の実施
  - 平成23年3月 堀川通/夜間等のダイヤ改善(JR新快速との乗継を考慮)
  - 平成24年3月 東大路通/京都駅から東山・銀閣寺方面への観光系統の増強のほか、西大路通での通学輸送の増強など、近年実施した運転計画の見直しの効果が挙げられる。
- ・ 平成20年1月の地下鉄太秦天神川駅の開業に伴う系統の新設や、同駅周辺を運行する系統の新駅接続にも増客効果が見られる。

### ②減少している路線

- ・ 阪急桂駅に接続する系統や、北大路バスターミナルから北に向かう路線で、ご利用が減少している。
- ・ その要因として、阪急桂駅から洛西方面に向かう利用者の減少については、沿線地域の人口減少とともに、JR桂川駅、阪急洛西口駅の開業に伴う他社のバス路線開設の影響が挙げられる。
- ・ 北大路バスターミナルから北へ向かう系統については、地下鉄国際会館駅から京都産業大学へ他社バスが運行を開始したことなどにより、通学ルートが多様化したことが要因として挙げられる。

# 流動図

平成14年→24年の流動量差（百人／日）



(7) 系統別の旅客数, キロ当たり旅客数, 乗車効率 (別紙3)

「キロ当たり旅客数」, 「乗車効率」を以下のとおり定義するとともに, 系統別に下表に示すとおり, 6つに分類することとした。

○ 用語の定義

「キロ当たり旅客数」… 走行1キロ当たりどれだけの旅客が乗車しているかを示す。

※ 参 考

平成23年度における採算ベースのキロ当たり旅客数は, 3.8人/kmである。

「乗車効率」…… 車両定員に対しての利用割合を表す。

○ 系統の分類

	区 分	特 徴
主要系統	観光系統	洛バス (100号, 101号, 102号系統)
	循環系統	市内中心部を循環する系統 (201号~208号系統)
	幹線系統	主として京都駅や四条界限に接続する, 旅客数が多く, ネットワークの骨格を形成する系統
	周辺部・都心 接続系統	外郭線の外側から都心部へ直通するその他の系統。
	周辺部ターミナル 接続系統	外郭線の外側を運行し, 鉄道駅に接続する系統。
	その他の系統	上記以外の系統



## ア 旅客数上位 20 系統の状況

### [概要]

- ・ 特に上位 10 系統は、旅客数が一日 1 万人を超え、その合計は全体の旅客数のおよそ半数を占めた。これらはいずれも循環系統や、京都駅・四条界限を通る幹線系統である。
- ・ 効率的運営の指標となるキロ当たりの旅客数で見ると、京都駅から東山・銀閣寺方面を結ぶ観光系統の 100 号系統がキロ当たり 10.2 人と際立って多く、観光系統や循環系統が上位を占めた。
- ・ 乗車効率においても、100 号系統が 47%と高い値になったほか、京都駅や四条界限と観光地を結ぶ主要系統のうち 4 つの系統が 30%を超えるに高い値となった。

### [前回比較]

- ・ 上位 10 系統については、順位の変動はあるものの、循環系統や幹線系統を中心とした構成は変わらず、主要系統は概ね増加傾向にある。
- ・ 旅客数では、近年増強している観光系統の 100 号系統が、6,424 人 (+302.9%)と大幅に増加した。
- ・ キロ当たり旅客数では、幹線系統の 4 号が、前回調査後、京都駅接続に変更した効果もあり 2.9 人→4.7 人 (+62.1%)と大幅に増加した。
- ・ 乗車効率においても、4 号系統が 15.7%→25.6%と大きく改善した。

## <旅客数の上位 20 系統>

順位	系統番号	区 間	平成24年 旅客数	平成14年 旅客数	差	増減率
1	205	九条車庫前 (洛北高校前) 九条車庫前	32,595 人	28,342 人	↑ 4,253 人	↑ 15.0 %
2	206	北大路バスターミナル (東山七条) 北大路バスターミナル	27,886	23,532	↑ 4,354	↑ 18.5
3	203	錦林車庫前 (西大路四条) 錦林車庫前	17,275	15,121	↑ 2,154	↑ 14.2
4	3	松尾橋 — 北白川仕伏町	14,508	13,289	↑ 1,219	↑ 9.2
5	202	九条車庫前 (熊野神社前) 九条車庫前	13,265	14,629	↓ Δ 1,364	↓ Δ 9.3
6	201	みぶ操車場前 (百万遍) みぶ操車場前	12,234	11,554	↑ 680	↑ 5.9
7	5	岩倉操車場前 — 京都駅前	11,564	12,541	↓ Δ 977	↓ Δ 7.8
8	9	西賀茂車庫前 — 京都駅前	11,559	11,090	↑ 469	↑ 4.2
9	204	北大路バスターミナル (西ノ京円町) 北大路バスターミナル	11,166	10,354	↑ 812	↑ 7.8
10	207	九条車庫前 (祇園) 九条車庫前	10,250	10,706	↓ Δ 456	↓ Δ 4.3
11	46	上賀茂神社前 — 京都府会館美術館・平安神宮前	9,960	9,311	↑ 649	↑ 7.0
12	100	京都駅前 — 銀閣寺前	8,545	2,121	↑ 6,424	↑ 302.9
13	59	山越中町 — 三条京阪前	8,248	6,284	↑ 1,964	↑ 31.3
14	12	立命館大学前 — 三条京阪前	7,865	6,757	↑ 1,108	↑ 16.4
15	4	上賀茂神社前 — 京都駅前	6,828	3,621	↑ 3,207	↑ 88.6
16	50	京都駅前 — 立命館大学前	5,962	6,524	↓ Δ 562	↓ Δ 8.6
17	17	錦林車庫前 — 京都駅前	5,658	4,687	↑ 971	↑ 20.7
18	93	嵐山 — 錦林車庫前	5,470	4,698	↑ 772	↑ 16.4
19	26	京都駅前 — 山越中町	5,023	5,752	↓ Δ 729	↓ Δ 12.7
20	37	西賀茂車庫前 — 三条京阪前	4,799	4,005	↑ 794	↑ 19.8

## <キロ当たり旅客数の上位 20 系統>

順位	系統番号	区 間	平成24年 キロ当たり旅客数	平成14年 キロ当たり旅客数	差	増減率
1	100	京都駅前 — 銀閣寺前	10.2 人	8.6 人	↑ 1.6 人	↑ 18.6 %
2	206	北大路バスターミナル (東山七条) 北大路バスターミナル	7.1	6.2	↑ 0.9	↑ 14.5
3	101	北大路バスターミナル — 京都駅前	6.4	4.2	↑ 2.2	↑ 52.4
4	201	みぶ操車場前 (百万遍) みぶ操車場前	6.1	5.2	↑ 0.9	↑ 17.3
5	12	立命館大学前 — 三条京阪前	6.0	4.8	↑ 1.2	↑ 25.0
6	59	山越中町 — 三条京阪前	5.7	4.2	↑ 1.5	↑ 35.7
7	207	九条車庫前 (祇園) 九条車庫前	5.7	5.7	→ 0.0	→ 0.0
8	17	錦林車庫前 — 京都駅前	5.6	5.9	↓ Δ 0.3	↓ Δ 5.1
9	203	錦林車庫前 (西大路四条) 錦林車庫前	5.5	5.6	↓ Δ 0.1	↓ Δ 1.8
10	205	九条車庫前 (洛北高校前) 九条車庫前	5.4	5.0	↑ 0.4	↑ 8.0
11	9	西賀茂車庫前 — 京都駅前	5.2	5.0	↑ 0.2	↑ 4.0
12	3	松尾橋 — 北白川仕伏町	5.1	4.9	↑ 0.2	↑ 4.1
13	5	岩倉操車場前 — 京都駅前	5.1	5.5	↓ Δ 0.4	↓ Δ 7.3
14	46	上賀茂神社前 — 京都府会館美術館・平安神宮前	5.1	4.9	↑ 0.2	↑ 4.1
15	204	北大路バスターミナル (西ノ京円町) 北大路バスターミナル	5.0	4.4	↑ 0.6	↑ 13.6
16	6	四条大宮 — 玄塚	4.9	4.7	↑ 0.2	↑ 4.3
17	202	九条車庫前 (熊野神社前) 九条車庫前	4.8	5.1	↓ Δ 0.3	↓ Δ 5.9
18	4	上賀茂神社前 — 京都駅前	4.7	2.9	↑ 1.8	↑ 62.1
19	50	京都駅前 — 立命館大学前	4.6	4.4	↑ 0.2	↑ 4.5
20	北1	北大路バスターミナル — 玄塚	4.5	3.9	↑ 0.6	↑ 15.4

## イ 旅客数下位 20 系統の状況

### [概要]

- ・ 旅客数の下位系統をみると、14 の系統が 1 日旅客数 1 千人未満となっている。いずれも運行本数が 1 時間当たり 1 本程度の系統や周辺部の系統となっている。
- ・ キロ当たりで旅客数の下位を見ると、全系統の平均 3.9 人に対して、下位のうち 11 の系統が 2.0 人を下回っており、周辺部の系統でキロあたりの旅客数が少ない。
- ・ 乗車効率では、市南西部の系統で 10% を下回る系統があった。

### [前回比較]

- ・ 旅客数については、地下鉄太秦天神川駅への接続に経路変更した 84 号系統が 505 人(+191.3%)増加したほか、京都駅以南を巡回する 16 号系統が 337 人(+70.6%)増加した。
- ・ キロ当たり旅客数や乗車効率についても、84 号のほか、16 号、南 8 号などで増加した。

<旅客数の下位 20 系統>

順位	系統番号	区	間	平成24年 旅客数	平成14年 旅客数	差	増減率
54	31	岩倉操車場前	— 四条烏丸	1,184 人	1,197 人	↓ Δ 13 人	↓ Δ 1.1 %
55	51	立命館大学前	— 四条河原町	1,141	1,190	↓ Δ 49	↓ Δ 4.1
56	8	四条烏丸	— 高雄	1,132	1,142	↓ Δ 10	↓ Δ 0.9
57	M1	立命館大学前	— 原谷	1,109	1,029	↑ 80	↑ 7.8
58	20	横大路車庫前 (納所町)	横大路車庫前	1,045	1,120	↓ Δ 75	↓ Δ 6.7
59	南5	竹田駅東口	— 京都駅前	1,016	639	↑ 377	↑ 59.0
60	西1	洛西バスターミナル	— 桂駅西口	955	2,590	↓ Δ 1,635	↓ Δ 63.1
61	南1	竹田駅西口	— 桂駅東口	948	1,092	↓ Δ 144	↓ Δ 13.2
62	70	J R桂川駅前	— 太秦天神川駅前	934	-	-	-
63	78	京都駅前	— 久世工業団地前	928	968	↓ Δ 40	↓ Δ 4.1
64	65	岩倉操車場前	— 四条烏丸	878	706	↑ 172	↑ 24.4
65	16	九条車庫前	— 京都駅前	814	477	↑ 337	↑ 70.6
66	43	四条烏丸	— 久世橋東詰	794	635	↑ 159	↑ 25.0
67	84	京都駅八条ロアバンティ前	— 太秦天神川駅前	769	264	↑ 505	↑ 191.3
68	19	横大路車庫前	— 京都駅前	695	566	↑ 129	↑ 22.8
69	西4	洛西バスターミナル	— J R桂川駅前	639	-	-	-
70	南3	横大路車庫前	— 竹田駅西口	520	525	↓ Δ 5	↓ Δ 1.0
71	67	上賀茂神社前	— 松尾橋	513	716	↓ Δ 203	↓ Δ 28.4
72	南8	横大路車庫前	— 竹田駅東口	424	397	↑ 27	↑ 6.8
73	42	京都駅前	— 洛西口駅前	410	362	↑ 48	↑ 13.3

<キロ当たり旅客数の下位 20 系統>

順位	系統番号	区	間	平成24年 キロ当たり旅客数	平成14年 キロ当たり旅客数	差	増減率
54	西3	洛西バスターミナル	— 桂駅西口	2.4 人	3.4 人	↓ Δ 1.0 人	↓ Δ 29.4 %
55	西6	桂坂中央	— 桂駅西口	2.4	1.9	↑ 0.5	↑ 26.3
56	西1	洛西バスターミナル	— 桂駅西口	2.3	3.8	↓ Δ 1.5	↓ Δ 39.5
57	西8	洛西バスターミナル	— 桂駅西口	2.3	-	-	-
58	8	四条烏丸	— 高雄	2.2	2.2	→ 0.0	→ 0.0
59	18	みぶ操車場前	— 久我石原町	2.1	2.1	→ 0.0	→ 0.0
60	65	岩倉操車場前	— 四条烏丸	2.1	1.9	↑ 0.2	↑ 10.5
61	78	京都駅前	— 久世工業団地前	2.1	2.2	↓ Δ 0.1	↓ Δ 4.5
62	西4	洛西バスターミナル	— J R桂川駅前	2.1	-	-	-
63	西5	桂坂中央	— 桂駅西口	1.9	2.6	↓ Δ 0.7	↓ Δ 26.9
64	70	J R桂川駅前	— 太秦天神川駅前	1.8	-	-	-
65	南3	横大路車庫前	— 竹田駅西口	1.7	1.8	↓ Δ 0.1	↓ Δ 5.6
66	19	横大路車庫前	— 京都駅前	1.6	1.3	↑ 0.3	↑ 23.1
67	42	京都駅前	— 洛西口駅前	1.6	1.8	↓ Δ 0.2	↓ Δ 11.1
68	16	九条車庫前	— 京都駅前	1.5	1.2	↑ 0.3	↑ 25.0
69	20	横大路車庫前 (納所町)	横大路車庫前	1.5	1.6	↓ Δ 0.1	↓ Δ 6.3
70	22	横大路車庫前	— 南工業団地前	1.5	1.5	→ 0.0	→ 0.0
71	84	京都駅八条ロアバンティ前	— 太秦天神川駅前	1.5	0.9	↑ 0.6	↑ 66.7
72	南1	竹田駅西口	— 桂駅東口	1.5	1.7	↓ Δ 0.2	↓ Δ 11.8
73	南8	横大路車庫前	— 竹田駅東口	1.2	1.0	↑ 0.2	↑ 20.0



## (8) 停留所別の乗降客数

- ・ 上位10停留所の構成は、前回調査と大きく変わらず、「京都駅前」が50,177人(+12.0%)と最も多く、続いて「四条河原町」、「西大路四条」、「北大路バスターミナル」、「四条大宮」など、都心部や鉄道駅接続の停留所が続く結果となった。
- ・ 上位30停留所については、「桂駅西口」、「北大路バスターミナル」、「四条大宮」、「河原町三条」、「千本今出川」の5停留所を除き、軒並み増加傾向となった。

### 乗降客数 上位30停留所

順位	前回	(変動)	停 留 所	平成24年	平成14年	差	増減率
1	(1)	➡	京 都 駅 前	↑ 50,177	44,791	5,386	12.0
2	(2)	➡	四 条 河 原 町	↑ 26,563	25,892	671	2.6
3	(5)	↑	西 大 路 四 条	↑ 17,489	16,091	1,398	8.7
4	(3)	↓	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	↓ 16,407	18,874	△ 2,467	△ 13.1
5	(4)	↓	四 条 大 宮	↓ 16,382	17,792	△ 1,410	△ 7.9
6	(7)	↑	四 条 烏 丸	↑ 13,608	12,359	1,249	10.1
7	(8)	↑	四 条 高 倉	↑ 10,024	9,818	206	2.1
8	(6)	↓	桂 駅 西 口	↓ 9,070	15,276	△ 6,206	△ 40.6
9	(17)	↑	祇 園	↑ 8,492	5,204	3,288	63.2
10	(10)	➡	北 野 白 梅 町	↑ 7,999	7,271	728	10.0
11	(9)	↓	河 原 町 三 条	↓ 7,967	8,104	△ 137	△ 1.7
12	(31)	↑	清 水 道	↑ 7,485	3,847	3,638	94.6
13	(22)	↑	金 閣 寺 道	↑ 7,070	4,294	2,776	64.6
14	(11)	↓	西 ノ 京 円 町	↑ 6,993	6,814	179	2.6
15	(16)	↑	立 命 館 大 学 前	↑ 6,851	5,456	1,395	25.6
16	(13)	↓	千 本 北 大 路	↑ 6,828	6,278	550	8.8
17	(12)	↓	四 条 堀 川	↑ 6,772	6,738	34	0.5
18	(14)	↓	熊 野 神 社 前	↑ 6,468	5,895	573	9.7
19	(30)	↑	五 条 坂	↑ 6,407	3,999	2,408	60.2
20	(15)	↓	出 町 柳 駅 前	↑ 5,975	5,785	190	3.3
21	(19)	↓	銀 閣 寺 道	↑ 5,155	4,809	346	7.2
22	(27)	↑	堀 川 今 出 川	↑ 5,060	4,041	1,019	25.2
23	(24)	↑	東 山 三 条	↑ 5,010	4,151	859	20.7
24	(36)	↑	二 条 駅 前	↑ 5,001	3,457	1,544	44.7
25	(20)	↓	河 原 町 今 出 川	↑ 4,990	4,549	441	9.7
26	(25)	↓	百 万 遍	↑ 4,847	4,104	743	18.1
27	(18)	↓	千 本 今 出 川	↓ 4,785	4,849	△ 64	△ 1.3
28	(32)	↑	河 原 町 丸 太 町	↑ 4,702	3,822	880	23.0
29	(21)	↓	四 条 京 阪 前	↑ 4,701	4,412	289	6.6
30	(23)	↓	京 都 市 役 所 前	↑ 4,597	4,241	356	8.4

「差」「増減率」は、  
変動の大きいもの上位5停留所を緑文字、下位5停留所を赤文字で示す。

### (9) 相互発着旅客数

- ・ 「四条河原町→京都駅前」のご利用が最も多く、京都駅に関連する相互発着が上位10位のほとんどを占めた。
- ・ 前回の相互発着の最上位であった「北大路バスターミナル→京都産大前」のご利用については、大幅に減少する結果となった。

#### 相互発着旅客数上位30位

順位	前回	変動	乗車停留所	降車停留所	平成24年	平成14年	差	増減率
1	(2)	↑	四 条 河 原 町	京 都 駅 前	2,159	1,960	199	10.2
2	(7)	↑	京 都 駅 前	五 条 坂	1,516	788	728	92.4
3	(4)	↑	京 都 駅 前	四 条 河 原 町	1,403	1,438	△ 35	△ 2.4
4	(9)	↑	京 都 駅 前	博 物 館 三 十 三 間 堂 前	1,197	709	488	68.8
5	(33)	↑	博 物 館 三 十 三 間 堂 前	京 都 駅 前	860	406	454	111.8
6	(30)	↑	五 条 坂	京 都 駅 前	842	437	405	92.7
7	(1)	↓	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	京 都 産 大 前	835	2,081	△ 1,246	△ 59.9
8	(89)	↑	清 水 道	京 都 駅 前	790	265	525	198.1
9	(18)	↑	河 原 町 三 条	京 都 駅 前	748	523	225	43.0
10	(15)	↑	京 都 駅 前	金 閣 寺 道	743	536	207	38.6
11	(3)	↓	京 都 産 大 前	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	726	1,801	△ 1,075	△ 59.7
12	(340)	↑	京 都 駅 前	七 条 大 宮 ・ 京 都 水 族 館 前	718	116	602	519.0
13	(14)	↑	千 本 北 大 路	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	672	614	58	9.4
14	(16)	↑	立 命 館 大 学 前	京 都 駅 前	618	529	89	16.8
15	(22)	↑	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	佛 教 大 学 前	578	494	84	17.0
16	(8)	↓	桂 駅 西 口	境 谷 大 橋	571	731	△ 160	△ 21.9
17	(93)	↑	祇 園	京 都 駅 前	568	257	311	121.0
18	(24)	↑	四 条 大 宮	佛 教 大 学 前	553	457	96	21.0
19	(17)	↓	京 都 駅 前	立 命 館 大 学 前	542	527	15	2.8
20	(111)	↑	京 都 駅 前	清 水 道	521	232	289	124.6
21	(50)	↑	京 都 駅 前	祇 園	504	326	178	54.6
22	(41)	↑	西 大 路 四 条	四 条 葛 野 大 路	467	347	120	34.6
23	(996)	↑	西 大 路 四 条	立 命 館 大 学 前	466	53	413	779.2
24	(25)	↑	西 大 路 四 条	北 野 白 梅 町	464	456	8	1.8
25	(331)	↑	博 物 館 三 十 三 間 堂 前	五 条 坂	455	118	337	285.6
26	(19)	↓	北 大 路 バ ス タ ー ミ ナ ル	千 本 北 大 路	452	518	△ 66	△ 12.7
27	(35)	↑	衣 笠 校 前	西 大 路 四 条	441	386	55	14.2
28	(222)	↑	七 条 大 宮 ・ 京 都 水 族 館 前	京 都 駅 前	435	148	287	193.9
29	(77)	↑	金 閣 寺 前	竜 安 寺 前	430	273	157	57.5
30	(20)	↓	北 野 白 梅 町	西 大 路 四 条	418	498	△ 80	△ 16.1

「差」「増減率」は、  
 変動の大きいもの上位5停留所を緑文字、下位5停留所を赤文字で示す。

## 4 休日調査の結果（別紙4）

休日調査として、平日調査だけでは把握しきれない休日のご利用状況を把握し補完するため、抽出調査を実施した。乗車効率や券種別・目的別の構成について、平日の値と比較する。

### （1）乗車効率の状況

#### ①乗車効率が高い系統

- ・ 40%を超える系統が3系統（平日は1系統）あり、また、30%を超える系統が、四条河原町へ接続する系統や、東山通や金閣寺方面などの観光地へ向かう系統を中心に14系統（平日は4系統）あった。
- ・ 特に、上賀茂神社・下鴨神社に向かう4号系統や、美術館・平安神宮・上賀茂神社に向かう46号系統（美術館・平安神宮，上賀茂神社）など、世界遺産や観光施設を沿線に持つ系統において、平日と比較した乗車効率が高い。

#### ②乗車効率が低い系統

- ・ 周辺部の系統や、沿線に観光施設を持たない系統は全般的に休日の乗車効率が低く、10%を下回る系統が4系統（平日はなし）ある。

#### ③平均乗車効率

- ・ 休日の乗車効率は、高い系統と低い系統で差が大きいですが、平均した乗車効率では平日と均衡した値となった。

休日	平日
24.5%	24.6%

### （2）券種・目的別の利用状況

#### [券種別]

- ・ 現金旅客が24.3%（平日14.0%）と多く、市バス一日乗車券も18.1%（平日15.1%）のご利用があり、定期外で約6割を占める結果となった。
- ・ 定期券のご利用は11.2%（平日23.2%）と低く、敬老乗車証は、平日同様で2割程度のご利用であった。

#### [目的別]

- ・ 買い物でのご利用が26.8%（平日17.7%）、観光・修学旅行が25.5%（平日13.7%）となり、これらで全体の半数を占める一方、通勤・通学は、合計で9.3%（平日36.7%）という結果となった。



〈休日の乗車効率上位 20 の系統〉

順位	系統番号	区		間		休日	平日
						乗車効率	乗車効率
1	4	上賀茂神社前	-	京都駅前	↑	43.2	26.7
2	46	上賀茂神社前	-	京都会館美術館・平安神宮前	↑	41.2	27.2
3	5	岩倉操車場前	-	京都駅前	↑	40.3	28.0
4	9	西賀茂車庫前	-	京都駅前	↑	39.4	29.7
5	206	北大路バスターミナル	(東山七条)	北大路バスターミナル	↑	36.9	35.1
6	50	京都駅前	-	立命館大学前	↑	36.7	28.2
7	100	京都駅前	(銀閣寺前)	京都駅前	↓	36.5	47.0
8	205	九条車庫前	(洛北高校前)	九条車庫前	↑	36.2	29.2
9	17	錦林車庫前	-	京都駅前	↑	35.9	28.9
10	12	立命館大学前	-	三条京阪前	↓	35.8	37.3
11	101	北大路バスターミナル	-	京都駅前	↓	32.0	35.5
12	28	京都駅前	-	大覚寺	↑	31.7	26.5
13	3	松尾橋	-	北白川仕伏町	↑	31.5	29.5
14	73	洛西バスターミナル	-	京都駅前	↑	30.8	28.5
15	203	錦林車庫前	(西大路四条)	錦林車庫前	↑	30.6	25.2
16	207	九条車庫前	(祇園)	九条車庫前	↑	30.3	22.7
17	15	立命館大学前	-	三条京阪前	↑	30.2	27.7
18	59	山越中町	-	三条京阪前	↓	29.0	34.2
19	37	西賀茂車庫前	-	三条京阪前	↑	28.0	22.4
20	6	四条大宮	-	玄琢	↑	27.5	26.5

〈休日の乗車効率下位 20 の系統〉

順位	系統番号	区		間		休日	平日
						乗車効率	乗車効率
54	循環1	京都市役所前	-	京都市役所前		(14.0) %	- %
55	16	九条車庫前	(南区総合庁舎前)	京都駅前	↑	[13.0]	[11.4]
56	42	京都駅前	-	洛西口駅前	↑	(13.0)	(11.3)
57	南8	横大路車庫前	-	竹田駅東口	↓	[13.0]	[14.0]
58	20	横大路車庫前	(納所町)	横大路車庫前	↑	(12.9)	(11.1)
59	43	四条烏丸	-	久世橋東詰	↓	(12.6)	(17.0)
60	北8	北大路バスターミナル	(修学院道)	北大路バスターミナル	↓	12.6	14.1
61	75	山越中町	-	京都駅前	↓	12.5	15.1
62	69	二条駅西口	-	桂駅東口	↓	11.7	16.1
63	西3	洛西バスターミナル	-	桂駅西口	↓	11.5	15.0
64	18	みぶ操車場前	-	久我石原町	↓	(11.2)	(15.0)
65	西8	洛西バスターミナル	-	桂駅西口	↓	11.0	12.8
66	84	京都駅八条ロアバンティ前	-	太秦天神川駅前	↓	[10.5]	[17.5]
67	西5	桂坂中央	-	桂駅西口	↓	10.4	12.8
68	8	四条烏丸	-	高雄	↓	10.3	13.5
69	西4	洛西バスターミナル	-	J R 桂川駅前	↓	10.2	11.4
70	27	京都外大前	-	京都外大前	↓	(9.6)	(11.6)
71	南3	横大路車庫前	-	竹田駅西口	↓	[9.3]	[13.8]
72	65	岩倉操車場前	-	四条烏丸	↓	8.3	10.6
73	南1	竹田駅西口	-	桂駅東口	↓	(7.8)	(10.1)

※ ( ) は、中型車両, [ ] は、小型車両で運行している。

また、循環1 (100円バス) については、平日は運行していない。

休日と平日の乗車効率の比較

系統番号	区	間	休日	平日	差	
			乗車効率	乗車効率	増減	増減率
1	西賀茂車庫前	出町柳駅前	15.9 %	19.9 %	4.0 %	20.0 %
3	松尾橋	北白川仕伏町	31.5	29.5	2.0	6.7
4	上賀茂神社前	京都駅前	43.2	26.7	16.5	61.6
5	岩倉操車場前	京都駅前	40.3	28.0	12.3	43.8
6	四条大宮	玄塚	27.5	26.5	1.0	3.9
8	四条烏丸	高雄	10.3	13.5	3.2	23.8
9	西賀茂車庫前	京都駅前	39.4	29.7	9.7	32.8
10	山越中町	三条京阪前	23.5	21.7	1.8	8.2
11	山越中町	三条京阪前	22.6	24.4	1.8	7.3
12	立命館大学前	三条京阪前	35.8	37.3	1.5	4.0
13	四条烏丸	久世工業団地前	(17.8)	(25.9)	8.1	31.2
15	立命館大学前	三条京阪前	30.2	27.7	2.5	8.9
16	九条車庫前	(南区総合庁舎前) 京都駅前	[13.0]	[11.4]	1.6	13.9
17	錦林車庫前	京都駅前	35.9	28.9	7.0	24.4
18	みぶ操車場前	久我石原町	(11.2)	(15.0)	3.8	25.5
19	横大路車庫前	京都駅前	(18.5)	(14.4)	4.1	28.1
20	横大路車庫前	(納所町) 横大路車庫前	(12.9)	(11.1)	1.8	16.4
22	横大路車庫前	南工業団地前	(14.3)	(14.6)	0.3	2.1
26	京都駅前	山越中町	26.3	23.9	2.4	10.1
27	京都外大前	京都外大前	(9.6)	(11.6)	2.0	17.4
28	京都駅前	大覚寺	31.7	26.5	5.2	19.7
29	洛西バスターミナル	四条烏丸	25.9	25.4	0.5	1.9
31	岩倉操車場前	四条烏丸	15.4	16.6	1.2	7.0
32	京都外大前	銀閣寺道	19.0	20.1	1.1	5.3
33	洛西バスターミナル	京都駅前	(26.9)	(25.5)	1.4	5.3
37	西賀茂車庫前	三条京阪前	28.0	22.4	5.6	24.8
42	京都駅前	洛西口駅前	(13.0)	(11.3)	1.7	15.1
43	四条烏丸	久世橋東詰	(12.6)	(17.0)	4.4	25.9
46	上賀茂神社前	京都会館美術館・平安神宮前	41.2	27.2	14.0	51.2
50	京都駅前	立命館大学前	36.7	28.2	8.5	30.1
51	立命館大学前	四条河原町	26.3	19.4	6.9	35.6
55	立命館大学前	四条烏丸	18.0	20.9	2.9	13.8
59	山越中町	三条京阪前	29.0	34.2	5.2	15.3
65	岩倉操車場前	四条烏丸	8.3	10.6	2.3	21.9
67	上賀茂神社前	松尾橋	-	20.3	-	-
69	二条駅西口	桂駅東口	11.7	16.1	4.4	27.5
70	J R 桂川駅前	太秦天神川駅前	[18.4]	[22.5]	4.1	18.1
71	京都駅八条口アバンティ前	松尾橋	16.5	18.7	2.2	11.7
73	洛西バスターミナル	京都駅前	30.8	28.5	2.3	8.2
75	山越中町	京都駅前	12.5	15.1	2.6	17.1
78	京都駅前	久世工業団地前	(15.0)	(16.8)	1.8	10.9
80	太秦天神川駅前	祇園	14.9	13.9	1.0	7.1
81	横大路車庫前	京都駅前	14.5	15.6	1.1	7.2
84	京都駅八条口アバンティ前	太秦天神川駅前	[10.5]	[17.5]	7.0	40.1
91	四条烏丸	大覚寺	21.6	23.3	1.7	7.2
93	嵐山	錦林車庫前	19.1	24.1	5.0	20.6
100	京都駅前	(銀閣寺前) 京都駅前	36.5	47.0	10.5	22.3
101	北大路バスターミナル	京都駅前	32.0	35.5	3.5	10.0
102	錦林車庫前	北大路バスターミナル	20.1	20.2	0.1	0.6
201	みぶ操車場前	(百万遍) みぶ操車場前	24.9	26.2	1.3	4.9
202	九条車庫前	(熊野神社前) 九条車庫前	21.1	23.7	2.6	10.9
203	錦林車庫前	(西大路四条) 錦林車庫前	30.6	25.2	5.4	21.4
204	北大路バスターミナル	(西ノ京円町) 北大路バスターミナル	24.5	26.1	1.6	6.0
205	九条車庫前	(洛北高校前) 九条車庫前	36.2	29.2	7.0	24.1
206	北大路バスターミナル	(東山七条) 北大路バスターミナル	36.9	35.1	1.8	5.0
207	九条車庫前	(祇園) 九条車庫前	30.3	22.7	7.6	33.4
208	九条車庫前	(東山七条) 九条車庫前	16.0	14.2	1.8	12.6
北1	北大路バスターミナル	玄塚	22.4	20.6	1.8	8.9
北3	北大路バスターミナル	京都産大前	14.9	22.1	7.2	32.7
北8	北大路バスターミナル	(修学院道) 北大路バスターミナル	12.6	14.1	1.5	10.8
西1	洛西バスターミナル	桂駅西口	14.9	15.0	0.1	0.6
西2	洛西バスターミナル	桂駅西口	15.6	17.3	1.7	9.7
西3	洛西バスターミナル	桂駅西口	11.5	15.0	3.5	23.5
西4	洛西バスターミナル	J R 桂川駅前	10.2	11.4	1.2	10.2
西5	桂坂中央	桂駅西口	10.4	12.8	2.4	18.6
西6	桂坂中央	桂駅西口	18.4	16.8	1.6	9.5
西8	洛西バスターミナル	桂駅西口	11.0	12.8	1.8	13.7
南1	竹田駅西口	桂駅東口	(7.8)	(10.1)	2.3	22.5
南2	竹田駅西口	J R 長岡京東口	(17.9)	(22.1)	4.2	18.8
南3	横大路車庫前	竹田駅西口	[9.3]	[13.8]	4.5	32.8
南5	竹田駅東口	京都駅前	24.2	15.5	8.7	56.0
南8	横大路車庫前	竹田駅東口	[13.0]	[14.0]	1.0	7.4
M1	立命館大学前	原谷	(16.2)	(20.4)	4.2	20.8
循環1	京都市役所前	京都市役所前	(14.0)	-	-	-
臨時			22.5	23.2	4.2	18.3
全体			24.5	24.6	0.1	0.4

注 乗車効率については、乗客定員を70名として算出した。ただし、( )は中型車両を表し、乗車定員を53名、[ ]は小型車両を表し、乗車定員を33名として算出した。また、平日の乗車効率については、休日の抽出調査時間帯の数値である。  
 「乗車効率」は、上位10系統を青文字、下位10系統を赤文字で示す。

○ 券種別構成比

区 分		休 日（ 抽 出 調 査 ）	平日(休日の抽出調査時間帯)
定 期 外	現 金	24.3 %	14.0 %
	トラフィカ京カード <sup>®</sup> スルッとKANSAIカード <sup>®</sup>	6.6	6.7
	回 数 券	8.2	11.7
	市バス一日乗車券	18.1	15.1
	京都観光一日・ 二日乗車券	2.3	1.5
	定 期 外 計	59.5	49.0
定 期 券		11.2	23.2
敬 老 乗 車 証		22.5	21.1
そ の 他		6.8	6.7
合 計		100.0	100.0

注 その他とは、上記以外の券種である。

○ 目的別構成比

区 分	休 日（ 抽 出 調 査 ）	平日(休日の抽出調査時間帯)
通 勤	6.6 %	25.0 %
通 学	2.7	11.7
業 務 ・ 仕 事	5.4	8.4
観 光 ・ 修 学 旅 行	25.5	13.7
買 い 物	26.8	17.7
そ の 他	33.0	23.5
合 計	100.0	100.0

## 5 土曜調査の結果

土曜調査については、土曜ダイヤのあり方を検討していくために、土曜と休日で、ご利用パターンに違いがあると思われる系統の中から、

- ①「京都駅や四条河原町に接続する観光・買い物系統」として…5号系統
- ②「通学利用の割合が高い系統」として…6号・15号系統
- ③「周辺部から市内中心部に接続する系統」として…18号・29号系統
- ④「周辺部での駅接続で完結する系統」として…22号・西2号系統

の7つの系統を抜き出し、休日と同様の抽出調査を行い、乗車効率をもって利用傾向を把握することとした。

### 調査結果（乗車効率の比較）

系統番号	乗車効率			ダイヤ設定の状況
	平日	土曜	休日	
5	28.0 %	31.7 %	40.3 %	土曜と休日のダイヤが同じ (回数は、平日>土曜・休日)
6	26.5	30.7	27.5	
15	27.7	35.5	30.2	
18	(15.0)	(15.6)	(11.2)	土曜と休日のダイヤが異なる (回数は、平日>土曜>休日)
22	(14.6)	(16.2)	(14.3)	
29	25.4	26.2	25.9	
西2	17.3	18.3	15.6	
全体	24.6	24.3	24.5	

注 乗車効率については、乗車定員を70名として算出した。ただし、( )は中型車両を表し、乗車定員を53名として算出した。

### 調査結果から

- ・ 土曜と休日を同ダイヤで運行している系統を見ると、観光・買い物での利用が多い5号系統で、休日の乗車効率が土曜日の値を大きく上回った。一方、通学利用の割合が高い系統のうち、15号系統では、土曜の乗車効率が休日の値を5%以上回った。
- ・ 平日・土曜日・休日でダイヤ設定を変えている系統を見ると、乗車効率に大きな差が見られなかった。
- ・ 以上のことから、現在の平日・土曜・休日の3つのダイヤ区分は、系統によっては、有効であると考えられる。一方、土曜・休日同ダイヤの5号系統などにおける、曜日で異なる混雑については、季節変動も踏まえた中、臨時対応またはダイヤ変更の側面から考える必要がある。