

「観光特急バス」の運行による効果の検証結果

京都市交通局では、市民生活と観光の調和に向けた市バスの混雑対策を重要課題の一つに掲げており、その一環として、令和6年6月実施の市バス新ダイヤにおいて、改正された国の制度を全国で初めて活用し、京都駅と東山エリアの観光スポットを結ぶ「観光特急バス」の運行を新たに開始しました。

この「観光特急バス」の運行による効果について、利用状況やお客様アンケートなどでデータを収集し、検証を行いましたので、その結果概要をお知らせします。

1 「観光特急バス」の概要

○ 運行系統

[EX100号系統]

◇運行経路・経過地

京都駅前～五条坂～清水道（「かえり」のみ）
～祇園～岡崎公園 美術館・平安神宮前
～銀閣寺前、銀閣寺道

◇便数 32便※／日

※かえりの清水道始発便8便を含む。

[EX101号系統]

◇運行経路・経過地

京都駅前～五条坂

◇便数 16便／日

○ 運行日

土休日運行（年間約125日）

※お盆（8月14日～16日）、

年末年始（12月29日～1月3日）も運行

○ 運賃

◇大人500円、小児250円

（現金、交通系ICカードで利用可能）

◇地下鉄・バス1日券、京都修学旅行1dayチケットは利用可能

◇定期券、回数券、敬老乗車証及び福祉乗車証は利用の対象外



2 調査結果の概要

(1) 旅客数

「観光特急バス」及びこれと並行する区間を運行する系統（206号系統、5号系統等。以下「並行する系統」という。）の旅客数を計測しました。

ア 「観光特急バス」の1日平均旅客数（運行開始～令和6年11月）

（単位 人）

区 分 (運行日数)	令和6年6月 (10日)	7月 (9日)	8月 (13日)	9月 (11日)	10月 (9日)	11月 (10日)	令和6年 6月～11月
EX100	(54) 1,712	(54) 1,725	(52) 1,759	(55) 1,754	(66) 2,098	(76) 2,421	(59) 1,902
EX101	(31) 488	(27) 427	(25) 399	(28) 434	(32) 500	(34) 531	(29) 460
合計	2,200	2,152	2,159	2,187	2,598	2,952	2,361

※1 () 内の数値は、1便当たりの旅客数である。(6月1日及びお盆期間はEX100号系統を増便)

※2 合計の旅客数は、EX100、EX101号系統の平均旅客数の端数処理により一致しない場合がある。

運行開始当初(令和6年6月)は、EX100号、EX101号系統を合わせて、2,200人程度/日であったところ、秋の観光シーズンが始まる10月から利用が増加し、10月12日には累計10万人を突破しました。ピークの11月には3,000人/日に迫るご利用があり、最も多い日では、4,000人/日近くのお客様にご乗車いただくなど、並行する系統の混雑緩和に寄与しているものと推測できます。

なお、期間を通じての平均は2,361人/日でした。

1便当たりの旅客数は、EX100号系統では平均50～60人/便であるのに対し、EX101号系統は特に利用者の多い京都駅前～五条坂(清水寺)のみの区間を9～12時台※にかけての運行で、「かえり」のご利用が少ない時間帯でもあることから30人/便程度にとどまっています。

※京都駅前(発)時刻

イ 並行する系統の１日平均旅客数（令和６年４月～１１月）

				→令和6年6月「観光特急バス」運行開始						
				(単位 人)						
並行区間	並行する系統		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
EX100 京都駅前～ 五条坂／祇園	206	令和5年度	28,453	28,555	27,120	26,707	25,416	27,852	27,919	32,177
		令和6年度	29,056	29,484	26,334	26,690	25,677	26,320	27,708	28,606
	106	増減	603	929	△ 786	△ 17	261	△ 1,532	△ 211	△ 3,571
		(増減率)	(2.1%)	(3.3%)	(△ 2.9%)	(△ 0.1%)	(1.0%)	(△ 5.5%)	(△ 0.8%)	(△ 11.1%)
EX100 京都駅前～ 五条坂	5	令和5年度	14,621	14,150	13,679	13,064	12,068	15,468	14,157	16,777
		令和6年度	16,118	14,950	14,584	14,186	13,856	14,800	15,783	17,009
	105	増減	1,497	800	905	1,122	1,788	△ 668	1,626	232
		(増減率)	(10.2%)	(5.7%)	(6.6%)	(8.6%)	(14.8%)	(△ 4.3%)	(11.5%)	(1.4%)
市バス全体		令和5年度	298,832	296,758	297,345	288,568	268,377	301,445	299,589	326,539
		令和6年度	319,404	309,836	307,314	308,046	293,079	304,854	327,997	335,242
		増減	20,572	13,078	9,969	19,478	24,702	3,409	28,408	8,703
		(増減率)	(6.9%)	(4.4%)	(3.4%)	(6.7%)	(9.2%)	(1.1%)	(9.5%)	(2.7%)

※１ 106号系統・105号系統は、令和６年６月から運行を開始した。

※２ 旅客数は「観光特急バス」が運行する土日祝日の数値である。

市バス全体の旅客数が前年度比で増加する中、増便した系統もあり、２０６号・１０６号系統（京都駅前～五条坂・祇園間をEX100号、EX101号系統に並行）では減少傾向が見られるが、５号・１０５号系統（京都駅前～平安神宮・銀閣寺間をEX100号系統に並行）では増加傾向にあります。

データから「観光特急バス」の運行による効果を見出せる状況にはありません。

(2) 運行時分

「観光特急バス」及びこれと並行する系統が、各停留所に到着するまでに要した運行時分を確認しました。

なお、運行時分は、京都駅から観光地（清水寺・平安神宮・銀閣寺等）に向けての「ゆき」の場面と、観光地から京都駅に向けての「かえり」の場面とに分けて、確認しました。

ア 「観光特急バス」及び並行する系統の運行実績（令和6年4月～11月）

（単位：分）

区 分			ゆき／京都駅前から				かえり／京都駅前まで					
			五条坂 まで	祇園 まで	平安神宮 まで	銀閣寺 まで	銀閣寺 から	平安神宮 から	祇園 から	清水道 から	五条坂 から	
観 光 特 急 バ ス	系統	ダイヤ	10	13	18	24	32	23	18	15	10	
	EX100	最短	10	13	17	26	23	15	12	8	7	
		平均 (ダイヤとの差)	15 (+ 5)	20 (+ 7)	25 (+ 7)	36 (+ 12)	33 (+ 1)	23 (± 0)	17 (△ 1)	13 (△ 2)	10 (± 0)	
		最長	31	40	45	56	55	40	31	23	17	
	EX101	最短	9	—	—	—	—	—	—	—	6	
		平均 (ダイヤとの差)	14 (+ 4)	—	—	—	—	—	—	—	10 (± 0)	
		最長	21	—	—	—	—	—	—	—	20	
	並 行 系 統	系統	ダイヤ	15	21	32	44	42	29	21	17	15
		206 105	最短	13	20	29	42	35	22	15	13	11
平均 (ダイヤとの差)			17 (+ 2)	24 (+ 3)	35 (+ 3)	48 (+ 4)	45 (+ 3)	30 (+ 1)	24 (+ 3)	19 (+ 2)	17 (+ 2)	
最長			28	35	45	57	62	46	53	47	46	
			← 206 →	← 105 →	← 105 →	← 206 →						

「観光特急バス」の平均の運行時分をみると、EX100号系統では「ゆき」の場面で、ダイヤと比べてやや遅れ気味（平均：5～12分の遅れ）で運行しています。

一方、「かえり」の場面では、概ねダイヤどおりに（平均：1分の遅れ～2分早く）運行できています。（ダイヤより早い場合でも「ゆき」での遅れがあるため、時刻表との比較では遅れて運行している状態）

なお、並行する系統の平均の運行時分をみると、「ゆき」の場面、「かえり」の場面のいずれも、ダイヤと比べてやや遅れ気味（ゆき／平均：2～4分の遅れ、かえり／平均：1～3分の遅れ）に運行しています。

イ 「観光特急バス」と並行する系統の運行時分の比較

(並行する系統の平均の運行時分 － 「観光特急バス」の平均の運行時分)

(単位 分)

区 分		ゆき／京都駅前から				かえり／京都駅前まで				
		五条坂 まで	祇園 まで	平安神宮 まで	銀閣寺 まで	銀閣寺 から	平安神宮 から	祇園 から	清水道 から	五条坂 から
系統	ダイヤ	5	8	14	20	10	6	3	2	5
EX100	平均	2	4	10	12	12	7	7	6	7
EX101	平均	3	—	—	—	—	—	—	—	7
		← 206 →		← 105 →		← 105 →		← 206 →		

「観光特急バス」の運行ダイヤは、並行する系統と比べて、京都駅前から目的地までの間の所要時間がEX100号系統の「ゆき」で5～20分、「かえり」で2～10分早く、EX101号系統は「ゆき」、「かえり」とともに5分早い設定としています。

実際の運行時分では、EX100号系統の「ゆき」が2～12分、「かえり」が6～12分、EX101号系統の「ゆき」が3分、「かえり」が7分、並行する系統より短い時間で運行しています。

(3) 「観光特急バス」の利用状況の詳細

「観光特急バス」の旅客流動調査を実施し、お客様の乗車・降車停留所や運賃のお支払い手段などを確認しました。

ア 停留所ごとの乗降人数 (数値はEX100号系統及びEX101号系統の合計の人数)

停留所	令和6年6月23日(日)			令和6年10月20日(日)		
	乗車 人 (比率)	降車 人 (比率)	乗降計 人	乗車 人 (比率)	降車 人 (比率)	乗降計 人
京都駅前	1,153 (64.6%)	281 (15.8%)	1,434	1,638 (60.8%)	401 (14.9%)	2,039
五条坂	142 (8.0%)	724 (40.6%)	866	294 (10.9%)	1,148 (42.6%)	1,442
祇園	89 (5.0%)	162 (9.1%)	251	151 (5.6%)	221 (8.2%)	372
岡崎公園 美術館・平安神宮前	153 (8.6%)	278 (15.6%)	431	110 (4.1%)	246 (9.1%)	356
銀閣寺前	149 (8.4%)	213 (11.9%)	362	333 (12.4%)	463 (17.2%)	796
銀閣寺道	29 (1.6%)	12 (0.7%)	41	43 (1.6%)	6 (0.2%)	49
清水道	69 (3.9%)	114 (6.4%)	183	124 (4.6%)	208 (7.7%)	332
合計	1,784 (100.0%)	1,784 (100.0%)	3,568	2,693 (100.0%)	2,693 (100.0%)	5,386

※ () 内の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

乗車人数は、EX100号、EX101号系統がともに停車する京都駅前が60%以上と最も多く、また、10月調査では、銀閣寺前からの乗車が増加しています。

降車人数は、五条坂(清水寺)が約40%と最も多く、次いで、6月調査では岡崎公園 美術館・平安神宮前、10月調査では銀閣寺前での降車が多くなっており、季節や沿線でのイベントの開催状況等も利用状況の変化につながっていると考えられます。

イ ゆきとかえりの利用人数の割合

	令和6年6月23日(日)				令和6年10月20日(日)			
	EX100 人	EX101 人	計 人	(比率)	EX100 人	EX101 人	計 人	(比率)
ゆき/ 京都駅前～五条坂～ 平安神宮～銀閣寺間での利用	1,000	300	1,300	(72.9%)	1,375	575	1,950	(72.4%)
かえり/ 銀閣寺～平安神宮～ 五条坂～京都駅前間での利用	427	13	440	(24.7%)	684	34	718	(26.7%)
その他(遊覧旅客) ゆきの区間とかえりの区間 をまたいだ利用	44		44	(2.5%)	25		25	(0.9%)
合計	1,471	313	1,784	(100.0%)	2,084	609	2,693	(100.0%)

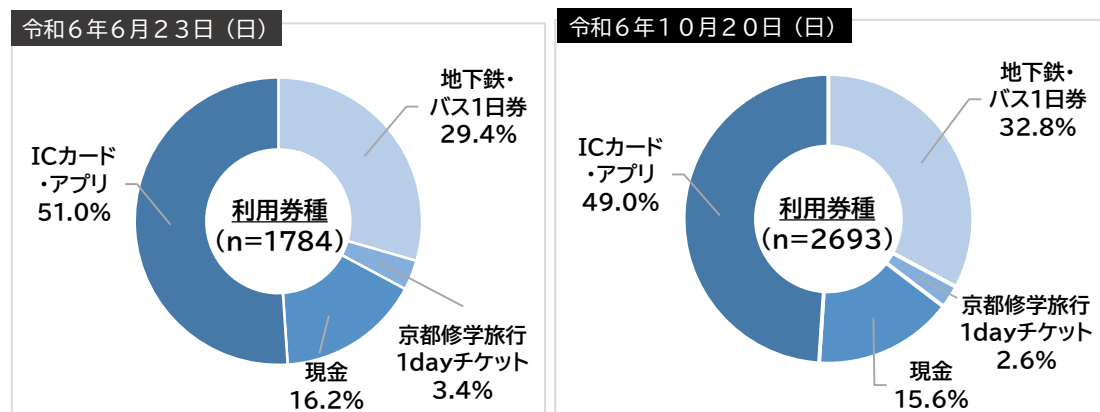
※()内の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

6月調査及び10月調査のどちらにおいても、京都駅前から観光地に向かう「ゆき」での利用が70%以上を占め、反対に観光地から京都駅前に向かう「かえり」での利用は4分の1程度にとどまっています。また、「ゆき」の区間と「かえり」の区間をまたいだ利用がわずかに見られました。

現状では、「ゆき」に対して「かえり」の際に利用の差があり、京都駅へ向かう「かえり」の場面での利用拡大に余地があります。

ウ お客様の利用状況

(7) 利用券種



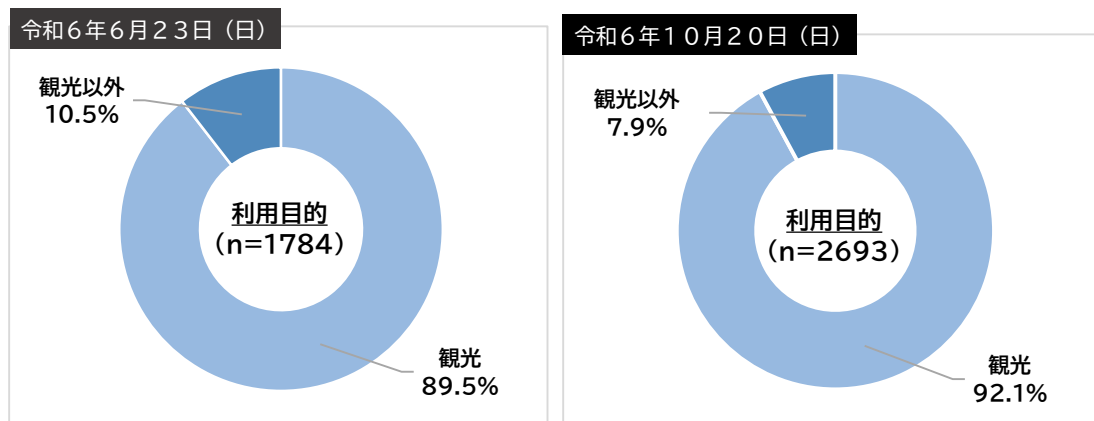
※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

利用者全体の約50%がICカード・アプリの利用であり、次いで地下鉄・バス1日券が約30%、現金が約15%の順となっている。10月調査では、地下鉄・バス1日券の伸びが見られました。

なお、1人当たりの運賃支払い額は352円、営業係数は79となりました。

(R6年11月末現在)

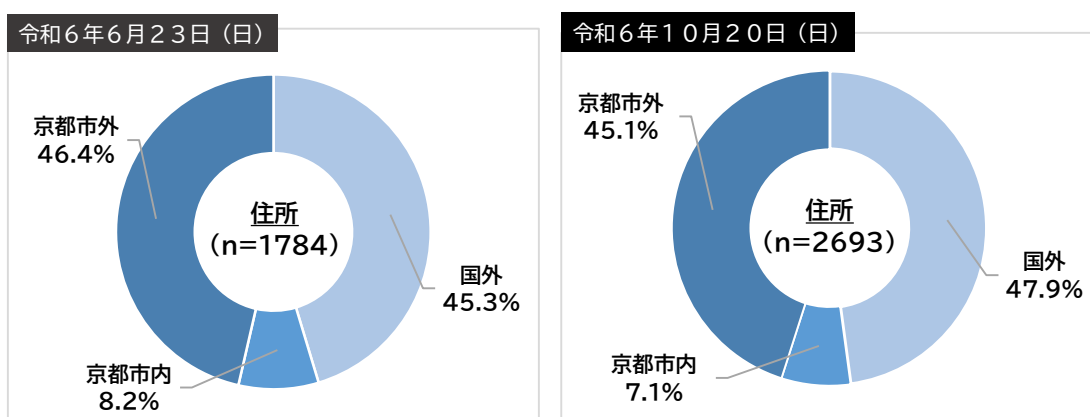
(イ) 利用目的



※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

観光目的が約90%を占めています。

(ウ) 住所

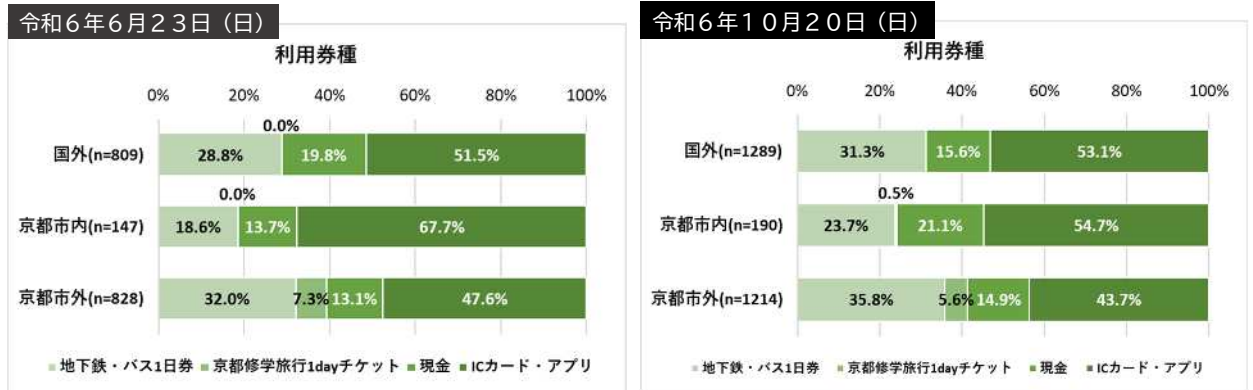


※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

国外の方の利用が半数弱を占めています。また、国内の方の利用のうち、京都市外の方は全体の半数弱で、京都市内の方は全体の1割未満です。

国外の方と京都市外の方で合わせて約90%以上を占めることから、「観光特急バス」が観光客に一定浸透していると考えられますが、より多くの観光客に利用していただけるよう旅マエや旅ナカにおいて一層の周知が求められます。

(イ) 住所×利用券種

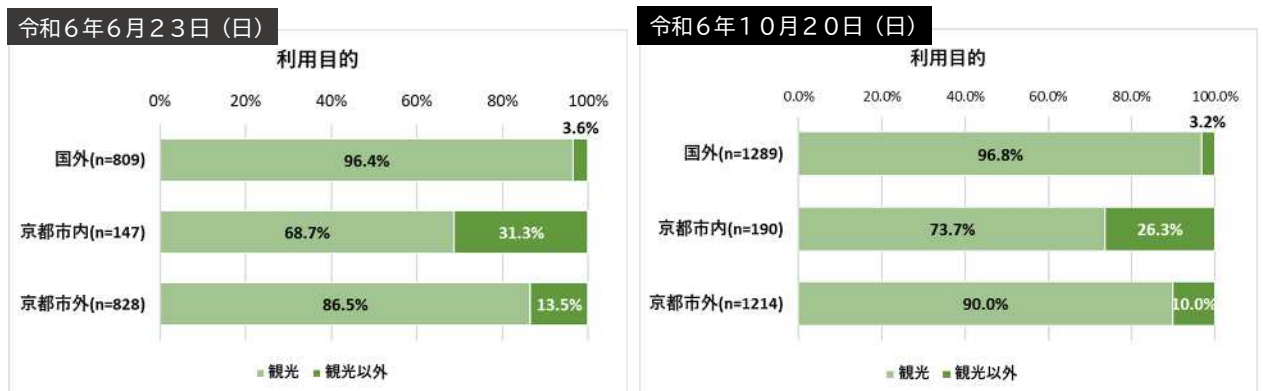


※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

ICカードと現金での利用が、市内の方で約75～80%、国外の方と市外の方では約60～70%を占めており、運賃500円という設定が利用者に受け入れられているものと推察しています。

「地下鉄・バス1日券」の利用は約20～35%であり、「地下鉄・バス1日券」の販売強化により、「観光特急バス」の利用促進にもつながるものと考えています。

(オ) 住所×利用目的



※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

利用者の約半数を占める国外からの利用者の96%以上、市外からの利用者の約90%が観光目的であり、「観光特急バス」の運行目的に沿った結果となっています。

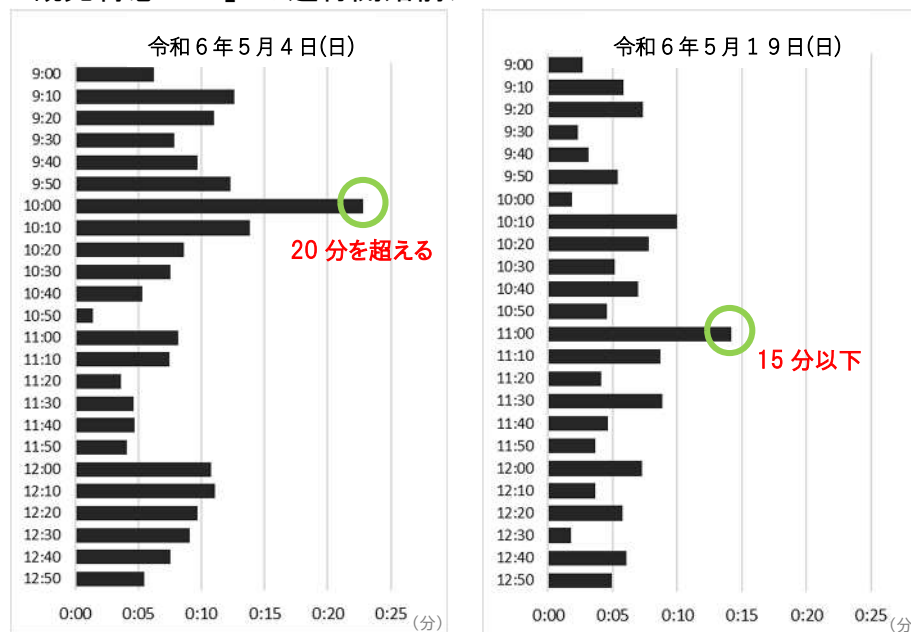
一方、市内の利用者の約30%が観光以外の利用であることに注目しています。

(4) 京都駅前D2のりばのバス待ち時間

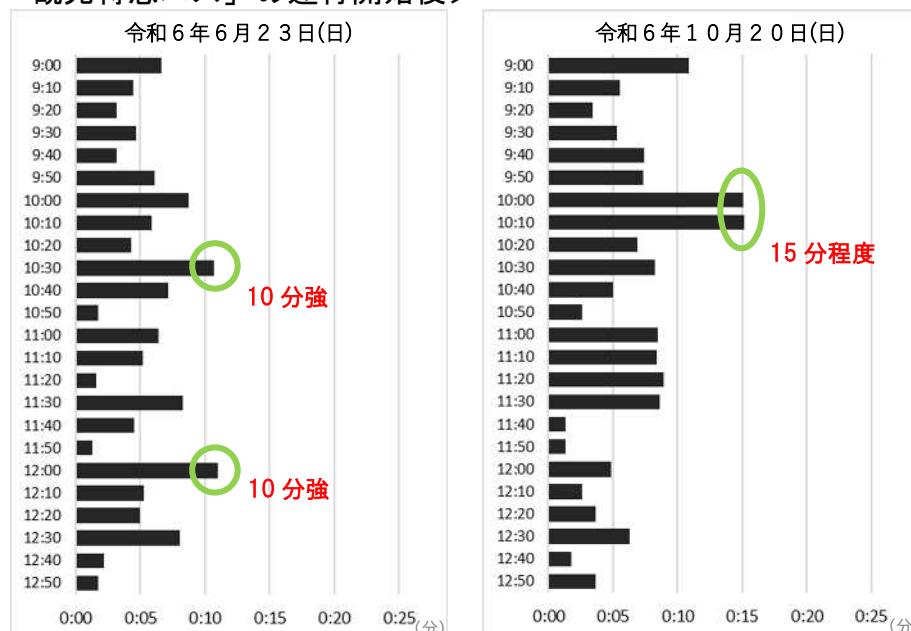
「観光特急バス」と並行する206号系統が停車し、生活利用と観光利用が重なる京都駅前D2のりばで、バス待ち列の最後尾のお客様がバスに乗車するまでの時間とお客様が持つ大型手荷物の数を確認しました。（午前中で10分おきに確認）

ア 行列最後尾のお客様が206号系統に乗車するまでの時間

<「観光特急バス」の運行開始前>



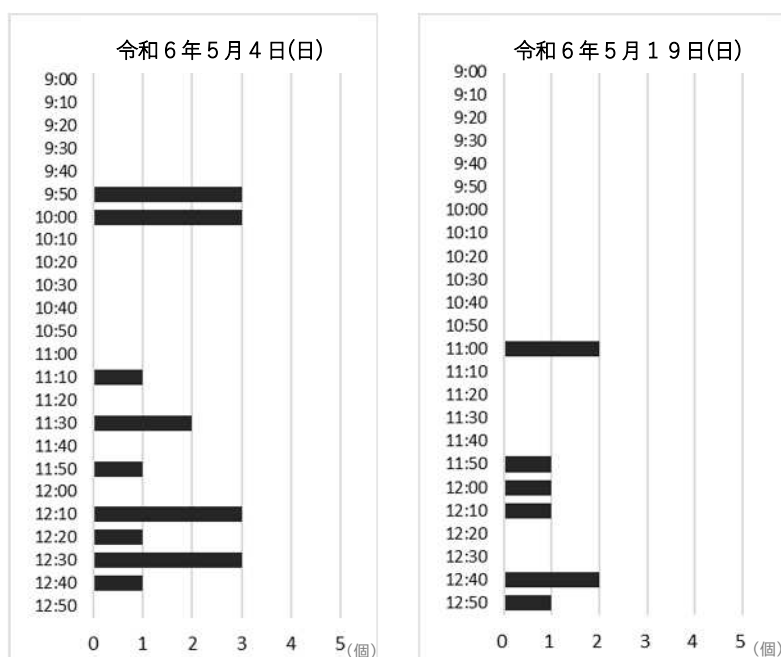
<「観光特急バス」の運行開始後>



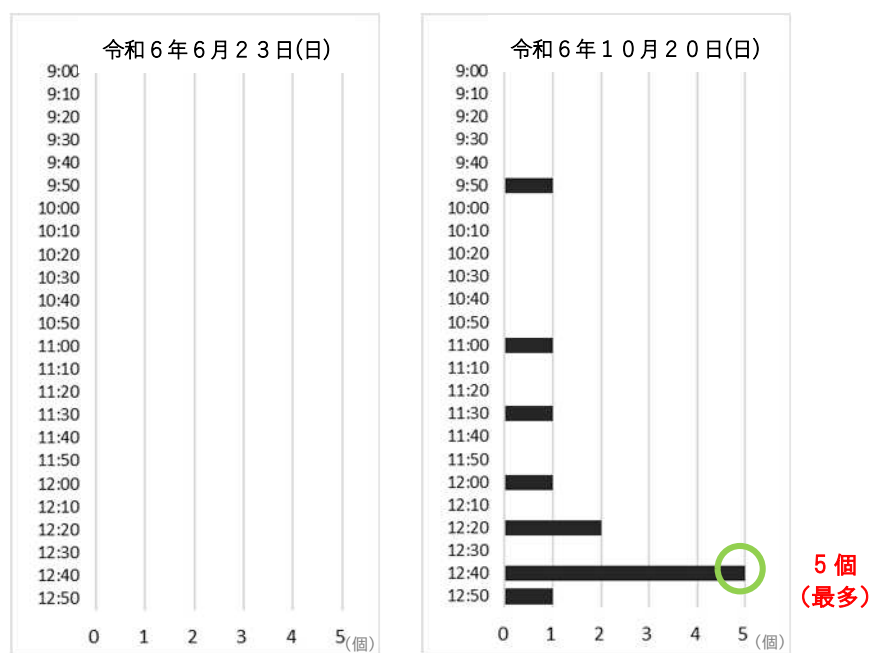
京都駅前D2のりばのバス待ち時間は、「観光特急バス」運行開始前（5月4日（日））では、ピーク時には20分を超えていた状況が、運行開始後は短縮し、繁忙期（10月20日（日））であっても、待ち時間は最長で15分程度と、「観光特急バス」の運行により、並行する系統の待ち時間の短縮に寄与しているものと推測できます。

イ 大型手荷物の数

<「観光特急バス」の運行開始前>



<「観光特急バス」の運行開始後>



D2のりばでバス待ちのお客様が携行している大型手荷物は、全期間を通じて全体的に少なく、最も多い時でも5個（10月20日（日））でした。

繁忙期（5月4日（日）、10月20日（日））にはやや見られるものの、閑散期（5月19日（日）、6月23日（日））には少ない状況でした。

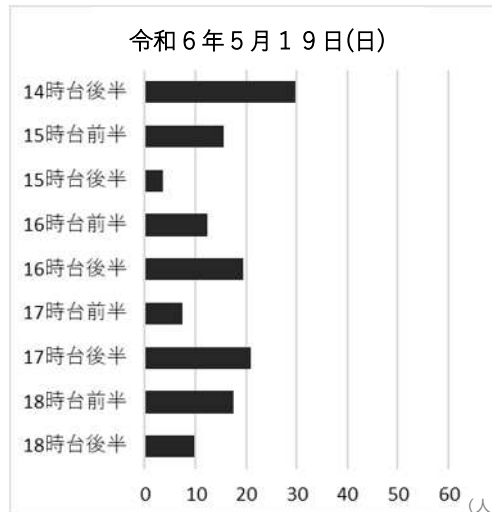
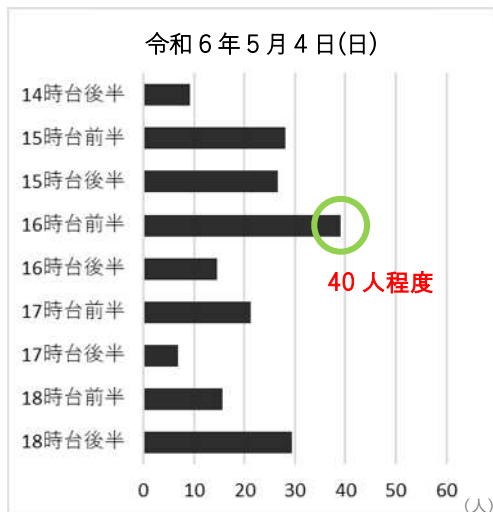
大型手荷物を携行される方の状況については、今回の調査では特徴的な傾向は見られませんでした。

(5) 観光地～京都駅前間の停留所でのバスの待ち人数

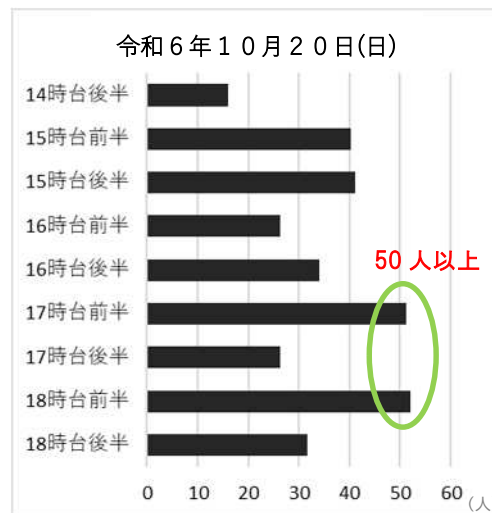
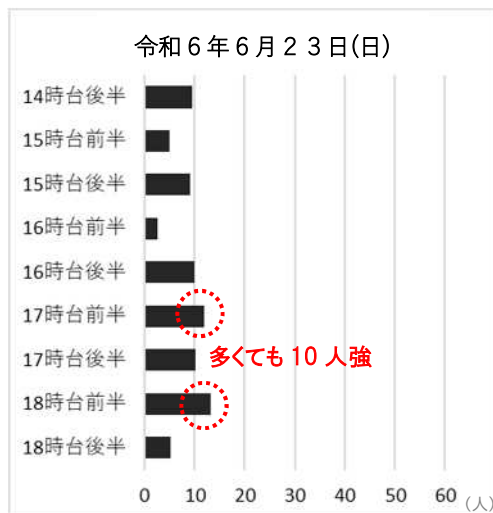
京都駅方面へお帰りのお客様がバスにご乗車いただけない状況があることから、「観光特急バス」と並行する系統が停車する、観光地から京都駅前方面に向かう方向の途中停留所（清水道・東山七条）において、バスの出発後、どの程度のお客様がお待ちになっているのかを確認しました。

ア 清水道

<「観光特急バス」の運行開始前>



<「観光特急バス」の運行開始後>

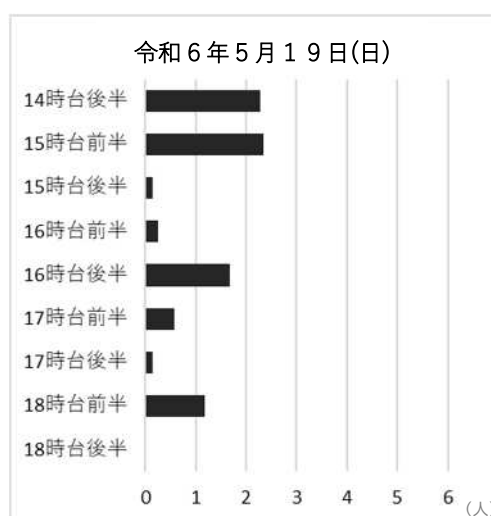
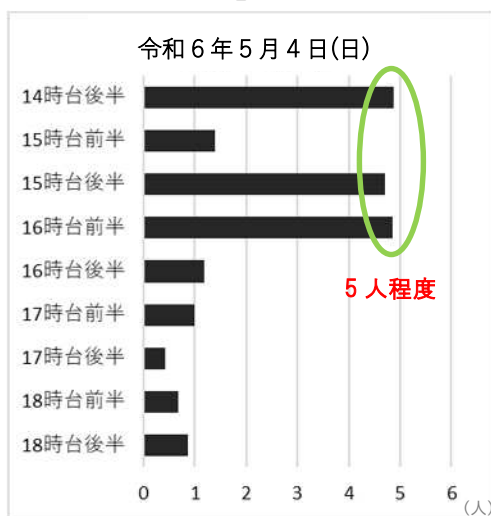


清水道停留所では、「観光特急バス」の運行開始前の繁忙期（5月4日（日））には、バスの発車後に、ご乗車いただけないバスをお待ちになるお客様が最大で40人程度おられる状況が見られ、運行開始後の繁忙期（10月20日（日））でも、50人以上のお客様がバスをお待ちの時間帯が見られました。また、「観光特急バス」運行開始前の閑散期（5月19日（日））にも、どの時間帯においても、バスをお待ちのお客様にご乗車いただけない状況が見られます。

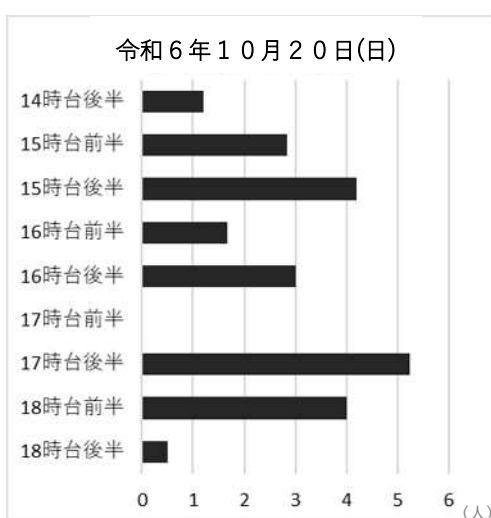
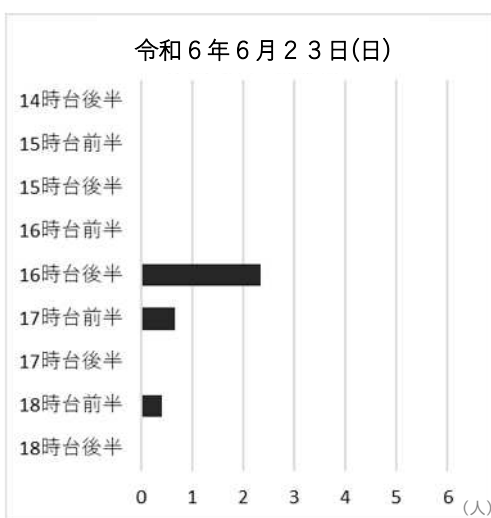
一方、「観光特急バス」運行開始後（6月23日（日））では、どの時間帯においても、お客様にバスにご乗車いただけない状況がありますが、多い時間帯でも10人強という状況となっており、季節による変動などバス全体の利用状況に左右されているものと推察されます。

イ 東山七条

<「観光特急バス」の運行開始前>



<「観光特急バス」の運行開始後>



清水道に比べてバスをお待ちのお客様は少ないものの、繁忙期の5月4日(日)には、バスの発車後に、ご乗車いただけずにお待ちになるお客様が平均して5人程度おられる時間帯が複数見られます。閑散期の5月19日(日)では、バスをほとんどの時間帯で1～2人にご乗車いただけない状況でした。

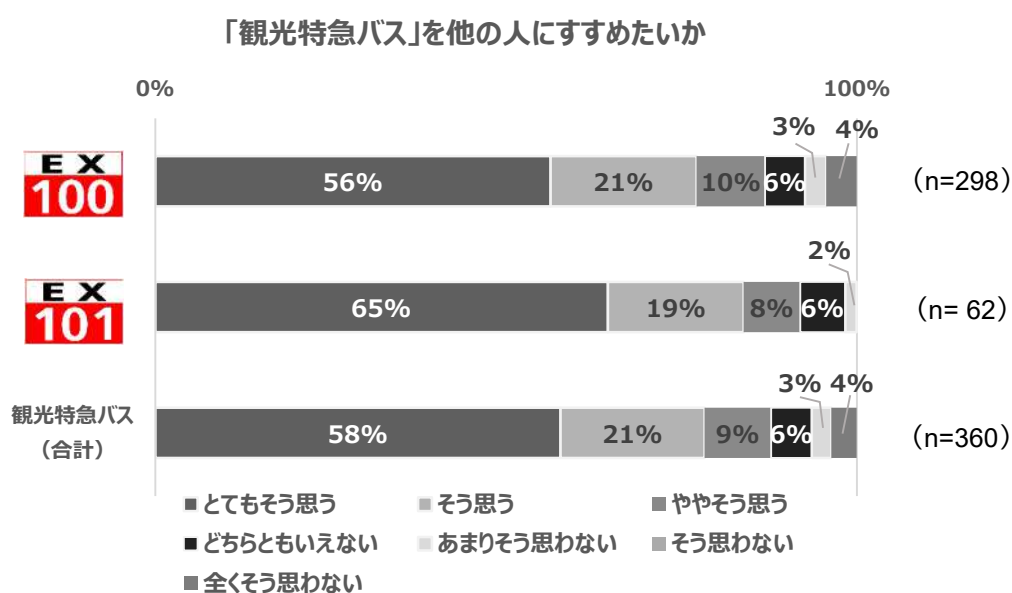
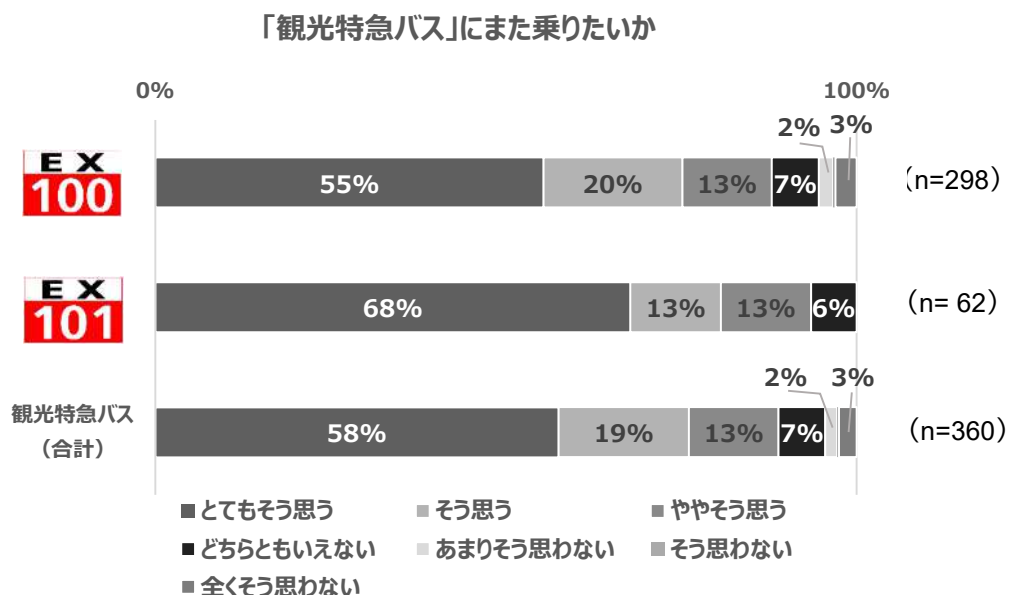
「観光特急バス」の運行開始後の6月23日(日)では、16時台後半を除き、ほぼ全てのお客様にご乗車いただけている状況です。

しかし、繁忙期の10月20日(日)は、ほとんどの時間帯において、お客様にご乗車いただけない状況が継続して生じていました。

(6) お客様の満足度

WEBアンケートにより、「観光特急バス」及び並行する系統の待ち時間や車内の混雑度、「観光特急バス」の評価などをお客様からうかがいました。

ア 「観光特急バス」に対する満足度

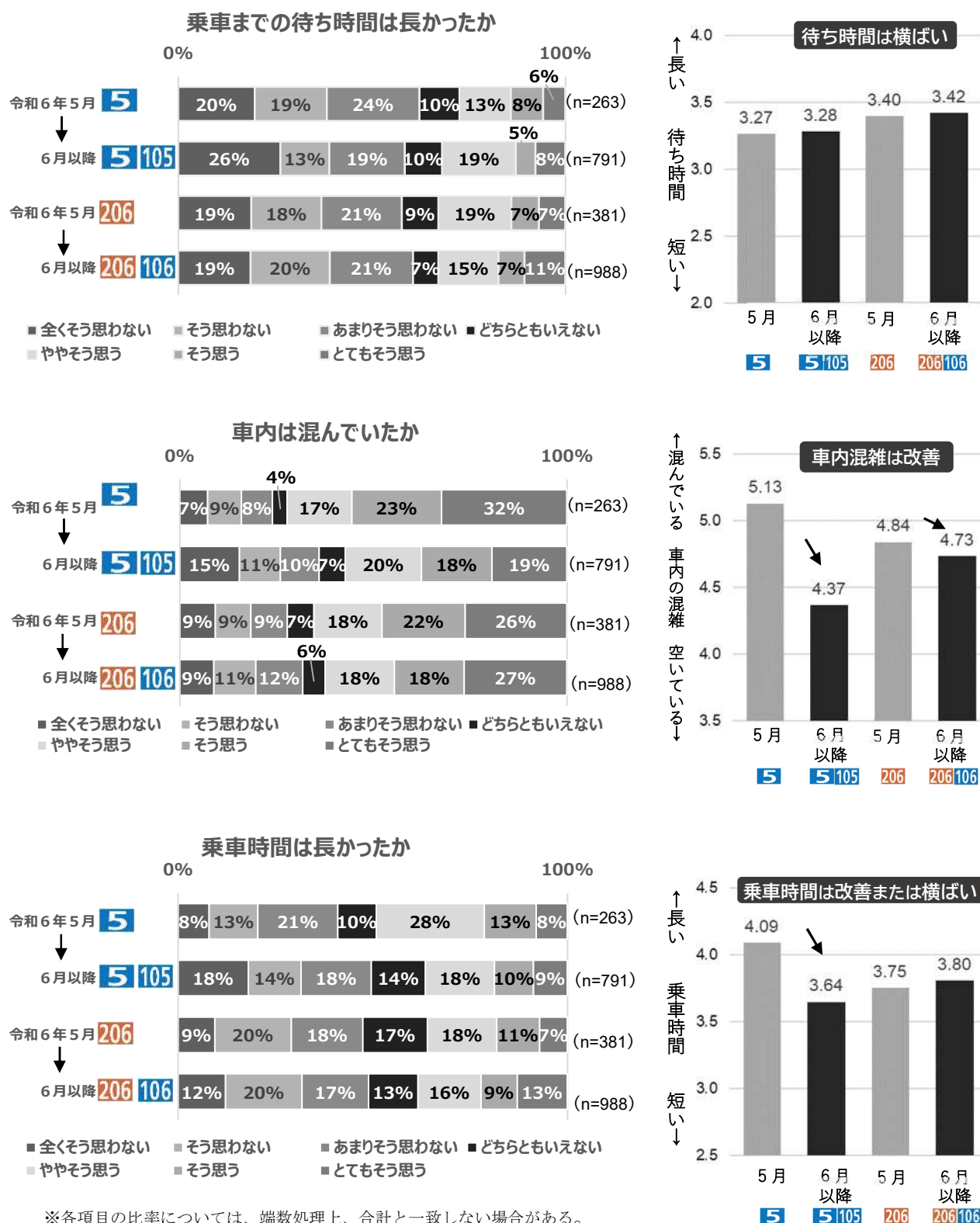


※各項目の比率については、端数処理上、合計と一致しない場合がある。

「観光特急バス」にまた乗りたいか、「他の人にすすめたいか」との設問に対して、「とてもそう思う」、または「そう思う」と回答した人は約80%。「ややそう思う」と回答した人を含めると肯定的な評価は全体の約90%となりました。今回の「観光特急バス」の運行は、高い評価を得ていることがうかがえます。

イ 並行する系統の満足度

※右のグラフの数値は、
各回答に対して「全くそう思わない」を1点
～「とてもそう思う」を7点として点数化した値の平均値



並行する系統の乗車までの待ち時間、車内の混雑状況、乗車時間に対する利用者の評価について、「観光特急バス」の運行開始前後（5月、6月以降）で比較すると、車内の混雑状況については、5号・105号、206号・106号系統とも改善したとの結果が見られました。

3 検証結果

(1) 500円の運賃設定

利用者全体の約50%がICカードでの乗車であり、現金での利用を合わせると全体の3分の2を占めています。また、居住地とのクロス集計においても、市内、市外、国外を問わずICカードでの利用が高い割合を占めており、運賃500円の設定は利用者に受け入れられているものと推察されます。

(2) 運行時分

平均すると、EX100号系統は、「ゆき」では5～12分の遅れが生じ、「かえり」は概ねダイヤどおりに運行していますが、「ゆき」での遅れにより、時刻表からは遅れた状態で運行しています。EX101号系統は、「ゆき」も「かえり」も概ねダイヤどおりに運行しています。

また、並行する系統と比べて、EX100号系統が2～12分、EX101号系統が3～7分の速達性が認められます。

(3) 更なる周知による利用促進

利用状況を見ると、京都駅前から観光地に向かう「ゆき」が70%以上、反対に観光地から京都駅前に向かう「かえり」が4分の1程度にとどまっていることから、「かえり」の場面での利用拡大を図る必要があります。

また、EX100号系統とEX101号系統を比較すると、運行時間帯や運行区間が異なることもあって、1便当たりの旅客数に差が見られることから、全体として利用の底上げを図る工夫が必要です。

更に「地下鉄・バス1日券」の販売強化や、京都を訪れる旅行者への旅マエや旅ナカでの一層のPRを通じ、利用拡大につなげていくことも重要です。

(4) お客様のご利用状況と混雑緩和への寄与

「観光特急バス」は、運行開始当初は2,200人程度／日でしたが、ピークの11月には3,000人／日に迫るご利用があり、最も多い日では4,000人／日近くのお客様にご乗車いただくなど、利用状況は堅調に推移しています。「観光特急バス」の運行によって、並行する系統の混雑緩和に寄与しているものと推測できます。

4 検証結果を踏まえた今後の「観光特急バス」の取組

この「観光特急バス」は、市民利用の系統の混雑緩和を図るため、輸送力に限りがある中、わずかながらも輸送力に余裕のある土休日において、通勤や通学、買い物など市民利用を守りつつ、新たな試みとして、特に観光需要の高い2つの系統で運行を開始したものです。

今回の効果検証により、以下の状況を確認しました。

- ・並行する系統の車内混雑の緩和や乗車時間の短縮に一定程度寄与している。
また、お客様の満足度も高い。
- ・並行する系統に対して速達性が認められる。
- ・設定したダイヤと比較して、遅れがみられるケースが多い。
- ・運賃500円は受け入れられている。
- ・大型手荷物や京都駅方面へのお帰りのお客様のバス待ちへの影響は把握できない。

以上の効果検証結果を踏まえ、「観光特急バス」について、よりその効果を高めるため、以下の取組を進めることとします。

- ① ダイヤ上の運行時分を見直す。
- ② 混雑緩和に一定の効果が見られたことから、平日や他の路線での運行も検討したいが、現在、「市バス運転士不足 非常事態宣言」を発出せざるを得ないほど深刻な担い手不足にあることから、当面は、現在の運行を維持できるよう努める。
- ③ 限られた輸送力の効果的な配分の観点から、EX100号、EX101号系統の運行パターンの見直しを検討する。
- ④ 更なる利用促進に向けて、「観光特急バス」の周知、「地下鉄・バス1日券」の販売強化に努める。