

交 通

1 交通事業の概要

京都市の交通事業は、市域を東西南北に貫く交通の大動脈である地下鉄と、市内にきめ細かに張り巡らせた市バス路線とのネットワークにより、安心・安全で市民の皆様の生活に欠くことのできない身近な公共交通機関として、また、京都を訪れる方々の便利な交通手段として多様な都市活動を支えるとともに、本市の重要政策である、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」を牽引する公共交通機関として、重要な役割を担っています。

本市交通事業は、明治45年に市電（軌道事業）、昭和3年には市バス（自動車運送事業）の営業を開始し、昭和27年から地方公営企業法の適用を受け、市民の足として活躍してきました。

しかし、昭和30年代後半からのモータリゼーション等による急激な環境の変化により、市電のお客様が漸減し、財政状況が年々悪化したことから、交通事業再建計画を策定・推進する中で、昭和53年9月末をもって市電を全廃、路面交通を市バスに一元化するなど経営の再建に取り組みました。一方、本市交通の基幹となる輸送手段として、昭和56年5月に地下鉄（高速鉄道事業）烏丸線を北大路・京都間で開業させ、以降、順次路線を延伸し、平成9年10月に東西線を開業、平成20年1月の東西線二条・太秦天神川間の延伸により、今日の広域的な鉄道ネットワークを形成しました。

この間、お客様数の伸び悩みや巨額の地下鉄建設費の償還などにより極めて厳しい経営状況が続き、平成20年度決算において、市バス・地下鉄両事業ともに、資金不足比率が財政健全化法に定める経営健全化基準の20%を大きく上回り、経営健全化団体となったことから、同法に基づく経営健全化計画を市会の議決を得て策定し、以降、全庁挙げて増収増客に取り組むとともに、サービス向上、コスト削減等を着実に推進してきました。

市バス事業においては、増車や増便による輸送力の増強を図るとともに、魅力あるバス待ち環境の創出に努めるなど、お客様サービスと利便性を向上させる取組を積極的に推進したことにより、平成24年度には経営健全化団体を脱却、平成26年度には累積資金不足を解消し、一般会計からの任意補助金

に頼らない自立経営を実現しました。

また、地下鉄事業では、全庁挙げた増客の取組や、毎週金曜日に終電を延長するコトキンライナー等の利便性向上、駅ナカビジネスの積極的な展開に取り組むとともに、駅職員業務の民間委託等のコスト削減を進めてきました。その結果、平成27年度には開業年度以来となる経常黒字を計上し、平成28年度には経営健全化計画の目標である地下鉄1日5万人増客を2年前倒しで達成し、平成29年度には計画より1年前倒しで経営健全化団体から脱却しました。

しかし、両事業ともに、これから10年間の経営環境は極めて厳しい見通しです。

市バス事業においては、530両もの車両が更新時期を迎え、車両・設備の更新等に220億円もの多額の費用を要することに加え、全国的なバス運転士や整備士の担い手不足の影響により、委託料の大幅な増加、管理の受委託に係る受託事業者の撤退や受託規模の縮小など、財政面と事業の担い手確保の両面で、経営環境は極めて厳しい状況となることが見込まれます。

また、地下鉄事業においても、いまだ全国一厳しい経営状況にある中、車両・設備の更新等に740億円もの多額の費用を要するほか、経営健全化団体からの脱却に伴い、一般会計からの経営健全化対策出資金の繰入れが終了することから、累積資金不足は大幅に増加する見通しです。

このような中、今後の事業環境や課題を踏まえて、令和元年度から10年間の経営の基本的な方針や具体的取組、財政計画等を取りまとめた「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」を平成31年3月に策定しました。今後、同経営ビジョンを着実に推進することにより、引き続き、市民の大切な財産である市バス・地下鉄を、将来にわたり安定的に運営し、「市民の足」としての役割をしっかりと果たしていくことができるよう取り組んでまいります。

2 自動車運送事業

(1) 営業設備

(31.4.1 現在)

路線	営業路線	317.33km	
	停留所数	709箇所	
	運転系統数	84系統	
車両等	在籍車両数	818両	
	うち低床車	ノンステップバス	789両
		ワンステップバス	29両
		うちアイドリングストップバス	812両
	うちハイブリッドバス	うちハイブリッドバス	59両
		うちラッシュ型車両	308両
	事業所等	営業所等	6営業所 1出張所
車両工場		1工場	
案内所		5案内所	

(2) 旅客数 (1日平均)

	H26	H27	H28	H29	H30
旅客数 (千人)	341	353	363	368	364

(3) 運賃

(31.4.1 現在)

乗車券の種類		運賃 (円)		
片道乗車券	大人	230		
	小児	120		
バス・バス乗継 (ICカード・トラフィカ 京カードで適用)	大人	340 (トラフィカ京カード) 370 (ICカード)		
	小児	180 (トラフィカ京カード) 200 (ICカード)		
特定割引普通券	大人	120		
	小児	60		
回数券	特定割引	10円券 21枚つづり 200		
	京都市域 共通	普通	230円券 4枚及び	
			180円券 1枚つづり	1,000
			230円券 14枚及び	
		180円券 1枚つづり	3,000	
		230円券 25枚つづり	5,000	
		80円券～260円券 各々11枚つづり	10枚相当運賃額	
昼 間	230円券 12枚つづり	2,000		
120円券 12枚つづり	1,000			
バス一日券	大人	600		
	小児	300		

(4) 財政状況

令和元年度予算は、全国的なバス運転士、整備士の担い手不足の影響や、軽油価格の高騰などにより、平成20年度予算以来となる5億円の赤字予算となりました。

こうした中でも、「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」に基づき、安全・安心を最優先に、現行の輸送力を最大限活用し、路線の維持・運行の充実など、お客様サービスを維持し、「市民の足」としての役割をし

っかりと果たしつつ、これまで積極的に拡大してきたバス待ち環境は設備更新を中心に進めるとともに、引き続き、民間事業者の協力も頂きながら向上に努めるなど、中長期的な安定運営に向けた予算として編成しました。

しかしながら、今後もバス運転士や整備士の担い手不足がより深刻になると想定される中、安定的な確保が必要となるほか、今後10年間で220億円もの更新費用等（530両の車両更新に130億円）を要する等、厳しい経営状況が見込まれます。

3 高速鉄道事業

(1) 営業設備等

ア 烏丸線

(31.4.1 現在)

営業路線キロ	13.7km	列車編成	6両	
運転系統数	1系統	運転間隔	朝ラッシュ時	3分30秒～4分
駅数	15駅		夕ラッシュ時	5分
駅間距離	最長		1.6km	昼時間
	最短	0.7km	表定時分	27分30秒
	平均	1.0km	表定速度	29.9km/h

イ 東西線

(31.4.1 現在)

営業路線キロ	17.5km	列車編成	6両	
運転系統数	3系統	運転間隔	朝ラッシュ時	4分～6分30秒
駅数	17駅		夕ラッシュ時	6分30秒～8分30秒
駅間距離	最長		1.8km	昼時間
	最短	0.5km	表定時分	34分30秒
	平均	1.1km	表定速度	30.4km/h

(2) 旅客数（1日平均）

	H26	H27	H28	H29	H30
旅客数 (千人)	359	372	379	387	397

(3) 運賃

(31.4.1 現在)

乗車券の種類		運賃(円)				
		1区 (3kmまで)	2区 (3kmを超え 7kmまで)	3区 (7kmを超え 11kmまで)	4区 (11kmを超え 15kmまで)	5区 (15kmを超え る区間)
普通券	大人	210	260	290	320	350
	小児	110	130	150	160	180
特定割引普通券	大人	110	130	150	160	180
	小児	60	70	80	80	90
回数券 (11枚つづり)	大人	2,100	2,600	2,900	3,200	3,500
	小児	1,100	1,300	1,500	1,600	1,800
昼間回数券 (12枚つづり)	大人	2,100	2,600	2,900	3,200	3,500
	小児	1,100	1,300	1,500	1,600	1,800
特定割引回数券 (11枚つづり)	大人	1,100	1,300	1,500	1,600	1,800
	小児	600	700	800	800	900
バス・地下鉄連絡普通券 (トライフカード [®] でも適用)	大人	320	370	400	430	460
	小児	170	190	210	220	240
団体券 (25人以上の団体)	普通	10%割引				
	学生	20%割引				
地下鉄一日券	大人	600				
	小児	300				
地下鉄・バス一日(二日)券	大人	(一日券)	900	(二日券)	1,700	
	小児	(一日券)	450	(二日券)	850	

注1 バス・地下鉄連絡普通券は、バス均一区間の場合の発売額を示す。

2 地下鉄・バス一日券及び二日券は、市バス、地下鉄の全路線及び京都バス、京阪バスの一部区間が利用可能な共通乗車券である。

3 下記の表の本市烏丸線各駅と近畿日本鉄道京都線各駅相互間を普通券又は IC カード（特別割引用 IC カードを除く。）で乗車する場合には、本市運賃から大人 10 円，小児 5 円又は 10 円を割引く。

割引対象区間			大人割引額（小児）	
本市烏丸線	接続駅	近鉄京都線		
九条～くいな橋	竹田	伏見～桃山御陵前	10	(5)
		向島	10	(10)
京都		伏見～向島	10	(10)

4 下記の表の本市東西線各駅と京阪電気鉄道京津線各駅相互間を普通券又は IC カード（特別割引用 IC カードを除く。）で乗車する場合には、本市運賃から大人 60 円または 50 円，小児 25 円または 20 円を割引く。

割引対象区間			大人割引額（小児）	
本市東西線	接続駅	京阪京津線		
東山・蹴上	御陵	京阪山科～大谷	60	(25)
		上栄町・浜大津	50	(20)
三条京阪		京阪山科～浜大津	50	(20)

(4) 財政状況

令和元年度予算は、「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」に基づき、安全対策やお客様サービスの向上に努めながら、更なる増収を図ることを柱に経営健全化を推進し、将来にわたって、「市民の足」としての役割を果たす予算として編成しました。

また、民間と行政の共汗による「チーム『電車・バスに乗るっ』」の取組や市バスから地下鉄への利用促進の取組等により、2 年連続となる経常損益の黒字予算 15 億円を見込んでいます。

しかしながら、企業債等残高は 3,468 億円，累積資金不足 317 億円となり、これらを合わせた有利子負債残高は 3,785 億円の見込みであるとともに、今後 10 年間で烏丸線の車両更新や両線の設備更新等に 740 億円もの費用を要するなど、引き続き厳しい経営状況が見込まれます。