

産業交通水道委員会資料

令和3年8月
交 通 局

産業交通水道委員会報告案件『「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営
ビジョン検討委員会」の第2回審議内容について』に係る追加資料

- ・ 第2回検討委員会における委員からの主な御意見等について
- ・ 市民しんぶん区版（挟み込み）令和3年8月15日号

第2回検討委員会における委員からの主な御意見等について

1 委員からの主な御意見

(1) 財政目標について

- ア 財政目標が最低限事業を維持するためだけのものであり暗い。市民、職員共に、一致団結しにくい目標となっている。ポジティブでクリエイティブな目標も必要である。
- イ 希望の持てる項目も計画に盛り込み、職員のモチベーションを上げるべきである。
- ウ 財政目標は、皆が危機感を共有できるものとするべきである。
- エ 中長期に掲げている取組も、着手できるものはすぐ取り組むべき。
- オ 短期、中長期のほかに、超短期や喫緊といった区分が必要ではないか。
- カ 地下鉄事業の累積資金不足、すなわち短期借入が900億円というのは安定経営とは言い難い。短期借入を減らすことも難しいと思うので、短期借入と長期借入のバランスを見直すことが必要ではないか。

(2) 運賃の在り方について

- ア 交通インフラが破綻すると、都市全体が破綻する方向へ進んでいく可能性がある。現在の京都市はそこに一步踏み込んでいる状態にあるので、プライマリーバランスをゼロにするための応急的な取組として、今すぐにでも運賃改定を行わないといけない。
- イ もっとスピード感を持たなければ、その間に借金が膨らみ、結局、市民負担となって将来に向けた安定的な事業運営に支障が出てくる。令和6年度の実施となっているが、早急に運賃改定すべき。
- ウ 財政目標達成に向けた短期の取組には、運賃改定を盛り込むべき。
- エ 日本の公共交通の運賃は安い。京都以外のバスでは高いところがあるが、京都市内均一区間は230円でどこまでも乗れる。
- オ 市バスの運賃は、過去30年間で経費や人件費が上昇している中で30円しか値上げしていない。値上げせずに今のサービスを維持すれば、何年後に市バス・地下鉄が破綻するかを市民に伝え、御理解いただいたうえで値上げせざるを得ないことを伝えていくべき。
- カ 値上げ幅は、利用者が減らない程度とするべき。
- キ 値上げするなら複数回に分けるのではなく、一度に50円ぐらい一気に値上げしたほうがいい。その際、通学定期の値上げは抑え、ICカードを利用のポイント還元を行うなどメリハリを付けるとよい。
- ク 公共交通維持のため、この数年は市民に御負担いただいてはどうか。これだけ精緻によく整った市バス・地下鉄がある以上、観光客が戻ってきたときにこれを維持する必要がある。観光客が戻り、多く御利用いただくことで経営状況が良くなれば値下げもありうる。

- ケ 運賃値上げを行ったとしても、経営状況が改善すれば元に戻せばいい。
- コ 運賃は、仮に利用者がもっと増えたら将来的には元に戻すなどを計画に明示できれば、市民の理解を得やすい。
- サ 運賃を上げると同時に、サービスを向上させることも大切である。
- シ 運賃改定を行う場合は行政がやるからハードルが高いわけで、例えば、交通局が民営並みに身軽に動ける体制作りも必要ではないか。

(3) 今後のお客様の動向見込みについて

- ア 資料に示されているとおり、控えめに予測されているので良いと思う。
- イ 観光客はリスクであることが分かったので、観光客に頼らないという考え方も必要ではないか。

(4) 経費削減・収入増加について

- ア 運賃改定は早く実施すべきと考えるが、現実的に一定時間を要するのであれば、その間、何もしないわけにはいかないの、それまでの間にできることをもう少し増やすべきである。
- イ 市バスの平日の御利用が少ない系統はダイヤの整理をする。更に御利用の少ない土日も減らして、臨時便は民間にお願いするなど、民間バス事業者と連携し、共に収益性を上げることも必要ではないか。
- ウ 四条通に多くのバス路線が集中しているが、阪急電鉄との乗継割引を行うことで、効率化が図れないか。
- エ 旅客流動調査の分析方法について、計画に記載することはできると思うので検討いただきたい。
- オ 市バスと地下鉄を連携することで、値上げした分だけの便益が市民に返ってくるというようなことを考えてはどうか。
- カ 敬老乗車証制度の見直しにより交付対象外となる方に対して、増客の観点から交通局としてもっと市バスを御利用いただけるように、何か対応策を打ち出してもいいのではないか。
- キ 地下鉄は路線を改廃することができないので、将来的には乗車すること自体が目的となるような付加価値を付けることで増客するということも検討してはどうか。
- ク 地下鉄事業については、全庁を挙げて、JRのように総合的なまちづくりにより増客を図るべき。
- ケ 最近コロナの影響で自家用車での観光が増えている。かつてのような渋滞が起これると大変なことになる。歩くまち京都推進室と連携し、自家用車の流入抑制に取り組むべき。
- コ 京都市は観光都市で割とコンパクトにまとまっている都市でもあるため、駅ナカビジネスをもう少し効率的にしていくことで、増収を図れないか。
- サ ふるさと納税、寄付、協賛、チャリティーやクラウドファンディングなど、色々な方法を検討してもいいのではないか。

(5) 市民への周知について

- ア このままではバスも地下鉄も経営が立ち行かなくなってしまうという状況をしっかりと伝えることが大切である。
- イ 平成21年度からの経営健全化の取組成果は大きく、市バスはとても便利になった。これまでの取組で経営が改善してきたうえで、今はコロナで状況が非常に厳しいということを市民に伝えるべき。
- ウ すぐに市民しんぶんの挟み込みを作成し、配布したことはすごく良かったと思う。内容についても分かりやすく、経営状況の大変さが伝わってきた。
- エ 市民しんぶんを活用した周知は分かりやすいと思う。学生など市バス・地下鉄利用者に対し、車内広告などもっと目につく場所でのお知らせもするべき。

(6) 国への要望について

- ア コロナの影響は医療現場、飲食店の窮状ばかり言われるが、交通事業も大変であることを国土交通省と総務省へ声を挙げていくべき。

(7) 計画全体について

- ア 未来永劫続くような危機ではないという認識のもと、皆で我慢し、頑張れば何とかなるような計画としたい。
- イ コロナ以前はマイカー利用の観光客が増え、市内は大渋滞であった。歩くまち京都の推進、また、市バス・地下鉄が便利になったことで、5,700万人まで増えた観光客を受け入れることができた。次の観光が伸びていくチャンスに向けて、何とかその交通システムを支えていただきたい。
- ウ 職員の収入を抑えるようなネガティブな取組を行うと、職員のワークモチベーションが下がるので、元気の出る計画とするべき。
- エ 市バスの利用者が減っていても、運転士の方々が接客レベルの高い対応をしており、改めて、市バス運転士の案内や接客のレベルが高いということを感じたので、モチベーションが下がることがないような改善策としていただきたい。

2 傍聴者等

- 12名の方が傍聴されました。
- また、報道機関9社が取材に来られました。

市バス・地下鉄の各種割引乗車券等を 市民の皆様をはじめとした ご利用頻度の高いお客様中心の サービスに見直します！

令和5年4月ポイントサービス導入

令和5年4月から
ご利用頻度の
高い方を対象とした
ポイントサービスを
ICカードのICOCAと
PiTaPaで始めます！

① 乗継ポイント

150ポイント還元
市バス 京都バス
市バス 京都バス
※月別3,600円以上に利用の方が対象

120ポイント還元
市バス 京都バス
市バス 京都バス
地下鉄

② 利用額ポイント

月のご利用額	ポイント還元率
3,000円以上 5,000円未満	1% (30P～49P)
5,000円以上 8,000円未満	2% (100P～159P)
8,000円以上	3% (240P～)

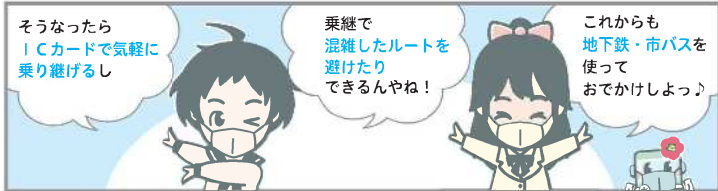
将来的には
バス・バス無料乗継を
目指します！！

③ バスIC24Hチケット

事前に登録した日のご利用金額のうち、
設定額（700円）を超えた
バス利用分を還元！

バス一日券のIC版を追加！
24H利用可能に！

※ICOCAはポイントで還元し、PiTaPaはポイント分を差し引いた金額を引き落としします。
※ICOCAで還元されたポイントは、交通利用のほかコンビニ等での買い物でもご利用いただけます。



※ICOCA利用状況。この数値は、西日本旅客鉄道株式会社が本製品・サービスの内容・品質を保持するものではありません。
※西日本旅客鉄道株式会社の都合により、予告なくICOCAカードが交換されることがあります。 ※ICOCAは西日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

これらの見直しに伴い、

令和3年10月～

一日券類の
価格を改定します！
(地下鉄・バス二日券は廃止)

令和5年4月～

以下の割引サービスを廃止します！

- ① トラフィカ京カード
- ③ 10種のICカードによる乗継割引
- ② 昼間回数券
- ④ PiTaPaの利用額割引
- ⑤ バス・地下鉄連絡普通券

令和3年9月30日をもって発売を終了

詳しくは
P2～3を
ご覧ください。

観光客のご利用が多い一日券類の価格
を見直し収支を改善しご利用頻度の
高いお客様にポイントで還元します！

トラフィカ京カードのような
磁気カードの市場は全国的
に縮小傾向にあるんです！



京都市交通局

■令和3年(2021)年8月 編集・発行/京都市交通局企画総務部営業調査課
■〒616-8104 京都市右京区太秦ト印刷町12
TEL 075-863-5022 FAX 075-863-5069 京都市印刷物第036015号

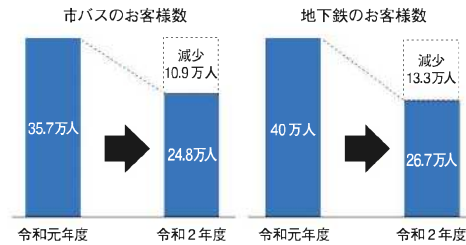


新型コロナの影響で市バス・地下鉄が危機的な経営状況です。 市民の皆様のより一層の御利用をお願いします。

市バスは平成14年度、地下鉄は平成26年度以来の赤字決算
令和2年2月以降、新型コロナの影響により市バス・地下鉄のお客様数は激減

令和元年度は2月以降、新型コロナの影響によりお客様が減少しましたが、市バス・地下鉄事業ともに黒字を確保したものの、令和2年度は、市バス・地下鉄事業合わせた運賃収入が、新型コロナ以前の令和元年度と比べて約150億円の減、1日当たり約4千万円の大幅な減収となりました。市バス・地下鉄事業合わせて5億円の経費削減に努めたものの、運賃収入の大幅な減を埋めるには遅く及びません。

市バス・地下鉄とも
お客様数は1日当たり **10万人** を超える **減少!**



約150億円 減収

新型コロナ以前と比べて
収入の30%が蒸発!
1日当たり約4千万円の減収!

テレワークなど新たな生活様式の定着や観光の御利用の動向を踏まえると、
新型コロナ以前の状況に戻るかは不透明
このままでは市バス・地下鉄の経営が立ち行かなくなる状況

令和3年度は、あらゆる事業を点検し、9億円の経費削減を行う緊縮予算としましたが、運賃収入は市バスは60億円、地下鉄は82億円の減収を見込めるを得ず、市バス・地下鉄とも50億円を超える赤字予算となりました。市バスは、これまで積み上げてきた利益を使い果たし、累積赤字へと転落するとともに、日常の運転資金に不足額が生じる見込みです。地下鉄は、これまでから運転資金に不足額が生じており、運転資金の不足額の累積が過去最大を更新する見込みです。

新型コロナでこれまでの経営努力が吹き飛ば結果に

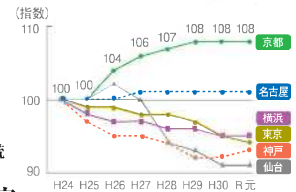
この10年間で1日当たり市バスで5万人、地下鉄で7万人以上の増客を実現し、両事業とも単年度黒字を計上できるまで経営改善を果たしてきましたが、新型コロナでこれまでの経営努力が吹き飛ば大変厳しい状況です。

近年の市バスの状況

お客様増と攻めの経営による路線・ダイヤの充実により、他都市と比べて走行キロが増加

車両数 平成24年度 761両
令和元年度 822両 **+58両**
系統数 平成24年度 74系統
平成29年度 84系統 **+10系統**

走行キロ数の推移 (指数) 公共交通事業要覧より



「市民の足」を守るため、中長期の経営計画を策定

市民の暮らしとまちを支える公共交通として、将来にわたり「市民の足」としての役割をしっかりと果たせるよう、令和3年度中に持続可能な安定経営に向けた中長期の経営計画を策定します。
交通・まちづくりの学識経験者をはじめ、企業経営者、市民公募委員により構成する「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会」を設置し、現在、議論をいただいているところです。

第1回京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会の資料等はこちらから
https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kokka/kotsu/0000286260.html



【問合せ】
企画総務部財務課
TEL 075-863-5087
FAX 075-863-5069

コロナ対策を徹底して運行している市バス・地下鉄を安心して御利用ください。



各種割引乗車券等の抜本的な見直しに伴う 一日券類の価格改定とポイントサービスの導入について

問合せ
企画総務部営業調査課
TEL 075-863-5022
FAX 075-863-5069



令和3年10月1日実施

◆一日券類の価格改定

デザインも
リニューアル

乗車券名	現行価格	新価格	
バス一日券	600円 (300円)	700円 (350円)	平成12年当時の価格は700円
地下鉄・バス一日券	900円 (450円)	1,100円 (550円)	平成30年当時の価格は1,300円
地下鉄・バス二日券	1,700円 (850円)	廃止	磁気カードの縮小方針により廃止
地下鉄一日券	600円 (300円)	800円 (400円)	5区(360円)の往復より安価であることを是正

一日券類の旧券の取扱い

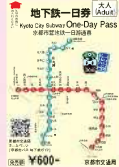
交換場所 市バス・地下鉄案内所、定期券発売所

令和3年9月末まで発売 > 令和4年3月末まで利用可 > 令和9年3月末まで交換可
旧券と差額 → 新券 (手数料不要)

※令和4年3月末までの払戻しは手数料(200円)が必要



令和4年3月31日に使用開始した場合、令和4年4月1日は利用不可



令和4年3月末までは旧券をそのまま使えるよ！
令和4年4月以降は旧券の払戻しはできないので注意してね！



◆トラフィカ京カードと昼間回数券の発売終了

発売終了後の取扱い

トラフィカ京カード、バス昼間回数券 払戻し場所 市バス・地下鉄案内所、定期券発売所

令和3年9月末まで発売 > 令和5年3月末まで利用可 > 令和10年3月末まで払戻し可 (手数料不要)

※トラフィカ京カードは、令和5年3月末までは払戻し不可 ※バス昼間回数券の払戻しを令和5年3月末までにする場合、手数料(200円)が必要

地下鉄昼間回数券 払戻し場所 地下鉄各駅

【利用期限】 発売日の翌月から3箇月目の末日まで
【払戻し】 利用期限内は手数料(200円)が必要(利用期限後の払戻し不可)

令和5年4月1日実施

◆ポイントサービスの導入

ポイントサービス概要

ポイントサービスでは、市民の皆様が多くご利用されているICカード「ICOCA」、「PiTaPa」限定で、事前に登録いただくことにより、市バス、京都バス、地下鉄の利用を対象に、条件を満たした方へポイントを還元します。ICOCAはポイントで還元し、PiTaPaはポイント分を差し引いた金額を引き落とします。ICOCAで還元されたポイントは、交通利用のほかコンビニ等でお買い物でもご利用いただけます。

乗継ポイント

月額3,600円以上ご利用いただく乗継ポイントを還元。

例えば、週2日以上
のバスとバスや
バスと地下鉄の往
復利用で対象！

利用額ポイント

1箇月間のご利用金額に応じてポイントを還元。

月のご利用額	ポイント還元率
3,000円以上 5,000円未満	1% (30P ~ 49P)
5,000円以上 8,000円未満	2% (100P ~ 159P)
8,000円以上	3% (240P ~)

バス⇄バス	バス⇄地下鉄
【現行】 トラフィカ京カード で120円 ICカードで90円割引	【現行】 トラフィカ京カード で120円 ICカードで60円割引
150円分の ポイント還元*	120円分の ポイント還元*

※90分以内の乗継を対象とし、1日2回までに限る。
(バスは、市バス又は京都バスが対象)

バス⇄バス乗継は、
将来的に150円から230円に引き上げ、
実質的な無料乗継を目指します！



乗れば乗るほど
お得に！

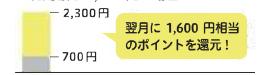
バスIC24Hチケット

事前に登録した日のご利用金額のうち、設定額(700円)を超過したバス利用分について、ポイントを還元。

使用開始日時から24時間利用可能に！
24時間制を導入し既存のバス一日券よりも便利なものとなります！

※利用期間中は、他のポイントサービスは対象外となります。
※磁気カードの「バス一日券」は更新します。

例えば、登録いただいた日のご利用額が2,300円の場合



なお、ポイントサービスの登録方法等の具体的な内容については、開始前に改めてお知らせします。

廃止する割引サービスについて

ポイントサービスの導入に伴い、令和5年4月1日に次の5つの割引サービスを廃止します。

- ① トラフィカ京カード
- ② 昼間回数券 (バス・地下鉄)
- ③ 10種のICカードによる乗継割引
- ④ PiTaPaの利用額割引
- ⑤ バス・地下鉄連絡普通券 (京阪バス、京阪京都交通と地下鉄の連絡普通券は継続)

ポイントサービス導入に先立ち、
令和3年9月30日をもって発売を終了します

平成30年3月に発売を終了した京都観光一日(二日)乗車券の 利用期限は令和4年3月末までです！

令和4年
3月末
利用期限

令和4年4月1日
以降はご利用いた
できませんのでご注
意ください！！



令和4年3月31日
に使用開始した場合、
令和4年4月1日は
利用不可

※新券との交換や払戻しは、発売終了時にお知らせしたとおり平成31年3月末で終了しているため、行いません。