

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。

市バス・地下鉄事業については、これまで、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、お客様の利便性向上、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。

そして、平成31年3月に「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」（以下、「経営ビジョン」）を策定し、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について取りまとめ、安定経営への道を歩み始めました。

しかし、令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、経営環境が激変し、両事業とも、かつてない危機的な経営状況に陥り、このままでは将来にわたって両事業の経営が維持できないとの認識のもと、経営ビジョンに掲げた事業運営の基本的な方針は引き継ぎつつ、安定経営に向けた中長期の経営計画として、財政面での計画を中心に見直した「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】（2021-2028）」（以下、「経営ビジョン【改訂版】」）を令和4年3月に策定しました。

令和5年度は新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置付けが5類に移行したことや円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、市バス・地下鉄の御利用に一定の回復傾向が見られましたが、依然としてお客様数はコロナ前には及んでおらず、軽油価格をはじめとする物価高騰や人件費・委託料高騰等の影響を考慮すると、市バス・地下鉄の経営を取り巻く経営環境は厳しい状況が続いています。そのような状況においても、持続可能な市バス・地下鉄を目指し、令和6年度においては、経営健全化の推進とオーバーツーリズムによる市バス混雑対策に取り組む、公営交通として、京都市の成長戦略や社会課題解決に貢献します。

引き続き、市バス・地下鉄事業が、市民生活と多様な都市活動を支える役割を果たし、経営ビジョン【改訂版】に基づく経営健全化に取り組むとともに

に、京都市の成長戦略に寄与する持続可能な公営交通を目指してまいります。

2 自動車運送事業

(1) 営業設備

(6. 8.1 現在)

路 線	営 業 路 線	323.33km	
	停 留 所 数	713 箇所	
	運 転 系 統 数	84 系統	
車 両 等	在 籍 車 両 数	810 両	
	う ち 低 床 車	ノ ン ス テ ッ プ バ ス	781 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	810 両
	う ち	ハ イ ブ リ ッ ド バ ス	59 両
		ラ ッ シ ュ 型 車 両	451 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)

	R元	R2	R3	R4	R5
旅 客 数 (千人)	357	248	268	309	333

(3) 運賃

(6. 8.1 現在)

乗車券の種類		運賃 (円)		
片道乗車券	大人	230		
	小児	120		
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 24枚つづり	5,000
80円券～270円券 各々11枚つづり 10枚相当運賃額				
地下鉄・ バス一日券	大人	1,100		
	小児	550		

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

なお、バス一日券は、令和5年9月30日で発売終了、令和6年3月31日で利用終了。

(4) 財政状況

令和6年度予算は、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類に移行したことや円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、お客様の御利用は増加傾向にあるものの、コロナ禍前までお客様数の回復を見込むことが難しい状況に加え、輸送の安全確保のための車両・設備の老朽化対策や燃料費の高止まり、人件費等の物価高騰の影響などにより、経常損益は▲6億円の赤字となる見込みです。

引き続き厳しい経営状況が見込まれる中、安全輸送を使命とする交通事業者として安全・安心の取り組みを最優先に、担い手確保という課題がある中でも市民生活と観光の調和を目指して「市バス輸送力の再配分・増強」と「地

下鉄をはじめとする鉄道を生かした移動経路の分散」の2つの視点による混雑対策に取り組むなど、公営交通として京都市の成長戦略や社会課題解決に貢献する予算を編成しました。

また、コロナ禍による財政難を受けて見送っていたバス待ち環境向上の取組の再開など、宿泊税や国の補助制度も活用しながら安全、安心に、より便利に、快適に御利用いただける取組も展開するとともに、経費削減と利用促進・収入増加に向けて、明確な理念に基づく「なりふり構わない経営改善」の実践をはじめ、経営状況の見える化を進めるなど、より一層の経営健全化を推進します。

市民生活と多様な都市活動を支える市バスを将来にわたり守るため、市バス事業の持続可能な安定経営の実現に向け、令和4年3月に策定した「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」に基づき、経営健全化策に全職員一丸となって取り組んでまいります。

3 高速鉄道事業

(1) 営業設備等

ア 烏丸線

(6. 8. 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30秒
駅数		15駅		夕ラッシュ時	5分
駅間距離	最長	1.6km		昼時間	6分~9分
	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

(6. 8. 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	7分~8分
駅間距離	最長	1.8km		昼時間	7分30秒~10分
	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)

	R元	R2	R3	R4	R5
旅客数 (千人)	400	267	295	348	385

(3) 運賃

(6. 8. 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	220	260	290	330	360
	小児	110	130	150	170	180
特定割引普通券	大人	110	130	150	170	180
	小児	60	70	80	90	90
回数券 (11枚つづり)	大人	2,200	2,600	2,900	3,300	3,600
	小児	1,100	1,300	1,500	1,700	1,800
特定割引回数券 (11枚つづり)	大人	1,100	1,300	1,500	1,700	1,800
	小児	600	700	800	900	900
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	800				
	小児	400				
地下鉄・バス一日券	大人	1,100				
	小児	550				

注1 地下鉄・バス一日券は、市バス、地下鉄の全路線及び京都バス、京阪バス、西日本JRバスの一部区間が利用可能な共通乗車券である。

2 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)

3 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円又は50円、小児25円又は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・びわ湖浜大津	50	(20)
三条京阪		京阪山科～びわ湖浜大津	50	(20)

(4) 財政状況

令和6年度予算は、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類に移行したことや円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、お客様の御利用は増加傾向にあるものの、コロナ禍前までお客様数の回復を見込むことが難しい状況に加え、輸送の安全確保のための車両・設備の老朽化対策や電力費の高止まり、人件費等の物価高騰の影響などにより、経常損益は▲3億円の赤字となる見込みです。

引き続き厳しい経営状況が見込まれる中、安全輸送を使命とする交通事業者として安全・安心の取り組みを最優先に、担い手確保という課題がある中でも市民生活と観光の調和を目指して「市バス輸送力の再配分・増強」と「地下鉄をはじめとする鉄道を生かした移動経路の分散」の2つの視点による混雑対策に取り組むなど、公営交通として京都市の成長戦略や社会課題解決に貢献する予算を編成しました。

また、地下鉄の既存車両への車内防犯カメラの設置など、宿泊税や国の補助制度も活用しながら安全、安心に、より便利に、快適に御利用いただける

取組も展開するとともに、経費削減と利用促進・収入増加に向けて、明確な理念に基づく「なりふり構わない経営改善」の実践をはじめ、経営状況の見える化を進めるなど、より一層の経営健全化を推進します。

市民生活と多様な都市活動を支える地下鉄を将来にわたり守るため、地下鉄事業の持続可能な安定経営の実現に向け、令和4年3月に策定した「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」に基づき、経営健全化策に全職員一丸となって取り組んでまいります。