

# 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。

かつて危機的な経営状況にあった市バス・地下鉄事業は、数次にわたる経営健全化の取組により、経費削減と大幅なお客様数の増加で着実に経営改善を図ってきました。

平成31年3月には、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た「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、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。

「経営ビジョン【改訂版】」では、市バス・地下鉄ともに、運賃改定を見込まざるを得ない状況にありましたが、「なりふり構わない経営改善」の取組に加え、お客様数の回復、更に国の支援もあって、両事業ともに運賃改定を回避できることとなりました。

令和6年度の市バス・地下鉄の状況は、「通勤定期」や「地下鉄・バス1日券」、「ＩＣカード」の御利用が増加し、年間を通じたお客様数は、両事業ともに前年度を上回りました。コロナ禍前との比較では、市バスはマイナスが続いているものの、地下鉄はコロナ禍前の水準を上回り、過去最高となりました。一方、交通局を取り巻く経営環境は、令和6年9月に「市バス運転士不足 非常事態宣言」を発出したとおり、担い手不足が深刻化する中、処遇改善のために人件費の増加や、軽油等の物価高騰、さらには車両・設備の老朽化対策など、厳しい状況が続いています。そのような状況においても、令和7年度においては、担い手確保に向けて、労働環境や処遇のさらなる改善に取り組みます。また、オーバーツーリズム対策として、市バス等の「市民優先価格」の実現に向け、国や関係者との協議を重ねるとともに、市バス輸送力の効率的な配分や、地下鉄をはじめとした鉄道を生かした移動経路の分散を図ります。

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、持続可能で安全かつ満足度の高い公営交通となるよう、引き続き、緊張感を持って公営企業経営に取り組めます。

## 2 自動車運送事業

### (1) 営業設備

(7.7.1 現在)

路線	営業路線		322.33km
	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	810両
		ノンステップバス	789両
		ワンステップバス	21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
	うちラッシュ型車両		506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）

	R2	R3	R4	R5	R6
旅客数 （千人）	248	268	309	333	340

### (3) 運賃

(7.7.1 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年度決算における年間を通じたお客様数は、定期（通勤）や定期外（「現金・ＩＣカード利用」や「地下鉄・バス一日券」等）が増加したことで、前年度から７千人の増となる３４万人（＋２.０％）となりましたが、コロナ禍前の令和元年度比では▲５.３％の減となりました。

収益の大部分を占める運賃収入は、お客様数の回復や平均乗車単価の改善の効果もあり、前年度及びコロナ禍前の令和元年度を上回る２０７億３５百万円（税抜、(4)において以下同じ。）となりました。

これにより、経常損益は、担い手確保に向けた処遇改善のための人件費や物価の高騰による支出が増加するなか、国や一般会計による財政支援（約７

億円)を含んだうえで、10億8百万円と2年連続となる黒字決算となりましたが、前年度から黒字幅は2億円減少しました。

令和6年度においては、処遇改善のための人件費や委託料の増加、軽油など物価の高騰、さらには車両・設備の老朽化対策など、厳しい経営状況の中、バス待ち環境向上など更なる利便性向上策等も着実に実施しました。

今後も、市バスの有責事故件数削減に向けた安全対策の取組に加え、明確な理念に基づく“なりふり構わない経営改善”の取組をはじめ、更なるキャッシュレス化の推進、バス待ち環境の充実など、市バスが持続可能で安全かつ満足度の高いものとなるよう、安全対策と経営改善、利便性向上を図ってまいります。

### 3 高速鉄道事業

#### (1) 営業設備等

##### ア 烏丸線

(7.7.1 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～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	7分30秒
	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

(7.7.1 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
	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）

	R2	R3	R4	R5	R6
旅客数 （千人）	267	295	348	385	402

## (3) 運賃

（7.7.1 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 年度決算における年間を通じたお客様数は、定期（通勤）や定期外（「現金・IC カード利用」や「地下鉄・バス一日券」等）が増加したことで、前年度から 1 万 7 千人の増となる 40 万 2 千人（+4.3%）となり、コロナ禍前の令和元年度比でも 0.1% 増で過去最高となりました。

収益の大部分を占める運賃収入は、お客様数の回復や平均乗車単価の改善の効果もあり、前年度及びコロナ禍前の令和元年度を上回る 262 億 60 百万円（税抜、(4)において以下同じ。）となりました。

これにより、経常損益は、担い手確保に向けた処遇改善のための人件費や物価の高騰による支出が増加するなか、お客様数の回復や電気料金等の落ち着きなどもあり、25 億 77 百万円と 2 年連続となる黒字決算となりました。

令和 6 年度においては、いまだ 3 千億円にのぼる多額の企業債残高を抱え

引き続き厳しい経営状況のなか、延期していた地下鉄烏丸線可動式ホーム柵の全駅設置事業の再開を決定するなど更なる安全対策等を着実に実施しました。

今後も、止水板設置による浸水対策等の安全対策の取組に加え、明確な理念に基づく“なりふり構わない経営改善”の取組をはじめ、駅トイレのアップグレードプロジェクト、更なるキャッシュレス化の推進、四条駅におけるエレベーターの新設など、地下鉄が持続可能で安全かつ満足度の高いものとなるよう、安全対策と経営改善、利便性向上を図ってまいります。