

令和4年3月実施
市バス・地下鉄新ダイヤ

はじめに

- 市バス・地下鉄事業は、平成21年度に両事業とも経営健全化団体になるなど、これまでから厳しい経営状況にありました。このため、大幅な費用削減やお客様増加策を実施するなど、市民や市会の皆様のご理解を得ながら、数次にわたる経営健全化を進め、大幅な経営改善を図ってまいりました。
- しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、かつてない危機的な経営状況に陥ったことから、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、中長期の経営計画を策定するため、「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」を開催し、令和3年6月から4回にわたり、両事業の持続可能な安定経営に向けた方策について、様々な観点から審議いただき、今般、答申が提出されました。
- 答申を踏まえ計画案を取りまとめ、再び財政健全化法に基づく経営健全化団体となる地下鉄事業については議会の議決を経たうえで、令和3年度中に中長期の経営計画である「経営ビジョン【改訂版】」を策定します。
- この度は、経営健全化に向けた重要な施策の1つである、市バス・地下鉄の新ダイヤについてご報告いたします。

市バス新ダイヤの概要

お客様のご利用状況に応じた路線・ダイヤの見直し

1. 急行系統等の休止・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P5～7
2. 深夜バスの廃止・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P8～9
3. 運行回数に応じたダイヤ見直し・・・・・・・・・・ P10～13

民間バス事業者との連携強化

4. 民間バス事業者との連携強化・・・・・・・・・・ P14
 - (1) 京都バスとの連携・・・・・・・・・・ P15～16
 - (2) 西日本ジェイアールバスとの連携・・・・・・・・ P17

利便性の向上

5. 停留所の新設等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P18～19

地下鉄新ダイヤの概要

ダイヤの見直し

1. ダイヤの見直しに当たって・・・・・・・・・・ P26
2. ダイヤの見直し内容・・・・・・・・・・ P27～28

利便性の向上

3. 全方向乗継ぎ（シンデレラクロス）の拡充・・・・・・・・ P29

市バス事業

平成12年に全国公営バスで初めて実施し、平成19年に事業規模の2分の1まで委託化
 ⇒ 平成12年～平均約13億円/年の経費削減

バス運転士平均給与
 平成11年度：9,260千円 → 令和2年度：5,596千円 ▲39.6%

《これまでの主な取組》

- 給料表の見直しによるバス運転士の給与引下げや市バス運行業務の民間委託（管理の受委託）の推進、バス車両の耐用年数の延長（14→18年）などの経費削減策とともに、全庁を挙げて人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりを推進する中、市バス車両を増車し路線・ダイヤを拡充するなど「攻めの経営」を進めた結果、1日当たりのお客様数が過去10年間で約4万3千人増加し、経営状況が大きく改善いたしました。

平成22年：314千人 → 令和元年度：357千人（+43千人）

- お客様数の増加に合わせ、車両数は平成24年度の764両から58両増車し令和元年度には822両に、系統数は平成24年度の74系統から新たに105号系統等の急行系統やモビリティ・マネジメントに取り組んだ52号系統など10系統を増やし平成29年度には84系統とし、輸送力の増強を図り、利便性向上に努めてきました。

【市バスにおける輸送力増強の取組】

■ 車両数

平成24年度 764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

H27. 9	京都岡崎ループ
H28. 3	58号系統
	86号系統
	88号系統
	103号系統
	104号系統
	105号系統
	106号系統
	110号系統
H30. 3	52号系統

《新型コロナウイルス感染症による経営状況の悪化》

- しかしながら、令和2年2月以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の1日当たりのお客様数は前年度比で▲約10万9千人減少するなど、これまで積み上げてきた増客の成果（+4万3千人増）が吹き飛び、現在も厳しい状況が続いています。

（参考）令和3年度のお客様数等（速報値）
 【お客様数（1日平均：R3.4～11）】 265千人/日 対元年度比▲29.5%
 【運賃収入（累計：R3.4～11）】 10,004百万円 対元年度比▲28.7%

- 令和2年度決算では平成14年度以来となる赤字（▲約48億円）を計上し、令和3年3月に実施した前回のダイヤ改正では、昼間時間帯のダイヤを見直すなどして、約2億円の経費削減を図りました。
- それでもなお、このままの状況が続くと、安定経営の維持が困難となることから、更なる経営健全化に向けた取組が必要不可欠となります。
- このため、まず出来ることから速やかに着手し、この危機を乗り越えるため、次のとおり、路線・ダイヤの見直しを行います。

≪お客様のご利用状況に応じた路線・ダイヤの見直し≫

- 今回のダイヤ改正では、お客様のご利用状況に応じた路線・ダイヤの見直しや車両数の削減を行うとともに、民間バス事業者との連携強化などに取り組み、人件費や燃料費、車両修繕費の削減を図ることとしており、約8億5千万円の経費削減効果※を見込んでおります。

※ 現在策定中の経営ビジョン【改訂版】（案）の計画最終年度である令和10年度における年間効果額

系統数	車両数	走行キロ	実施予定日
74系統 (▲7系統)	801両 (▲15両)	81,500 km/日 (▲5,200 km/日)	令和4年3月19日 (土曜日)

【内 訳】

100号系統, 101号系統, 102号系統,
105号系統, 106号系統, 111号系統及び循環2号系統（京都岡崎ループ）

【内 訳】

直営：485両（▲15両），委託：316両（▲0両）

1. 急行系統等の休止

- 交通局では、これまでからお客様数の増加に合わせ、輸送力の増強に努め、特に観光に便利な急行系統や岡崎地域を周遊する循環2号系統（京都岡崎ループ）の拡充を進めてきました。

≪ 1日当たりお客様数の増減推移 ≫

+43千人（10年間）

▲109千人（1年間）

【急行系統等の運行回数（平日）の推移】

系統名	H4	H9	H12	H19	H22	H23	H27	H30	R1	R2	(単位：回)
100号系統	15	15	16	48	48	54	54	70	70	54	
101号系統	-	15	16	19	19	19	33	33	33	27	
102号系統	-	-	18	18	18	18	18	18	18	18	
105号系統	-	-	-	-	-	-	18	18	18	12	
106号系統	-	-	-	-	-	-	14	14	14	7	
111号系統	-	-	-	-	-	-	-	14.5	14.5	5	
循環2号系統 (京都岡崎ループ)	-	-	-	-	-	-	39	39	39	12	

- しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数が激減し、特に観光のお客様のご利用が減少したことを踏まえ、令和2年4月から断続的に運休を行っております。

- ① R2.4.20～5.24 平日減便， 4.25～5.29 土休運休
- ② R3.4.25～ 全日運休

■ 急行系統等の運休により、お客様には同じ方面に向かう他の系統（重複系統という）を利用いただいております。

■ この間のご利用状況は次頁のとおりで、急行系統等をご利用いただいていたお客様が、重複系統をご利用いただいても十分ご乗車いただけるとの判断から、急行系統等を休止いたします。

■ 今回のダイヤ改正から休止としますが、春や秋の観光シーズンにおいて観光客の増加により混雑が予想される場合は臨時便を運行して対応いたします。

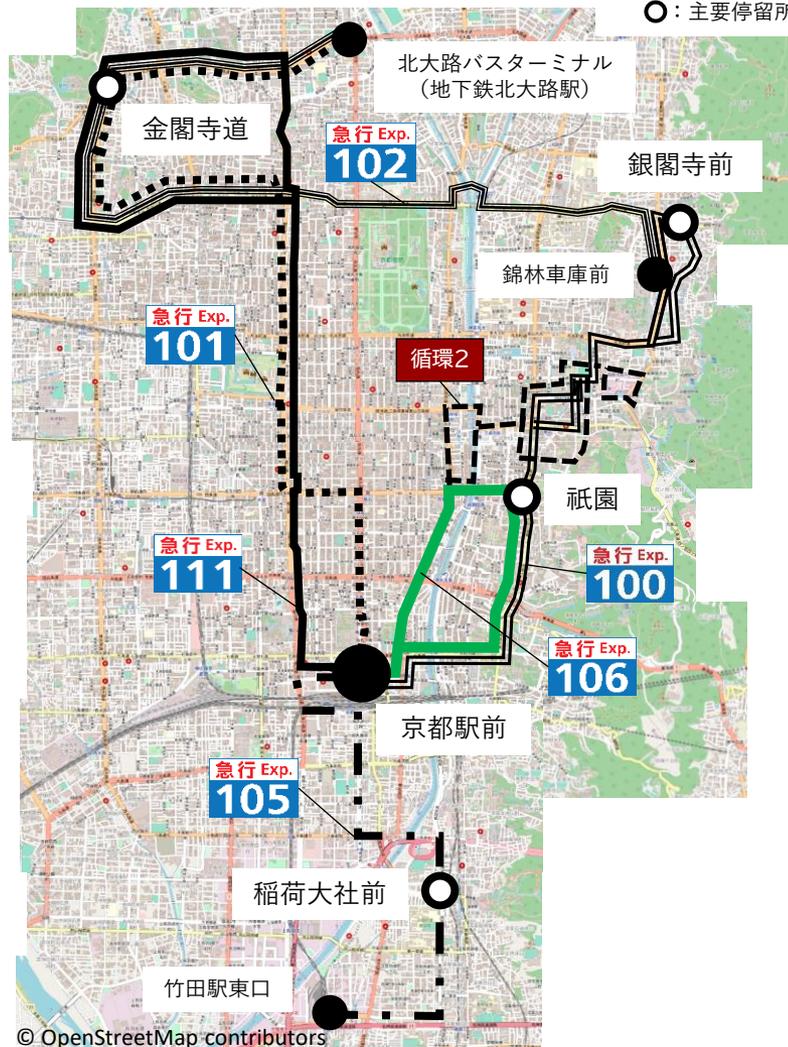
【休止系統】

- 100号系統（京都駅前～祇園～銀閣寺前）
- 101号系統（京都駅前～金閣寺道～北大路バスターミナル）
- 102号系統（北大路バスターミナル～金閣寺道～錦林車庫前）
- 105号系統（京都駅前～稻荷大社前～竹田駅東口）
- 106号系統（京都駅前→祇園→四条河原町→京都駅前）
- 111号系統（京都駅前→金閣寺道→北野天満宮前→京都駅前）
- 循環2号系統（京都岡崎ループ）

（三条京阪前→河原町三条→四条河原町→四条京阪前→東山三条→動物園正門前→岡崎公園美術館・平安神宮前→知恩院前→三条京阪前）

【休止となる急行系統等の路線図】

【凡例】
●：起終点
○：主要停留所



© OpenStreetMap contributors
この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
表示-継承2.0一般 (CCBY-SA2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

【急行系統等と重複する系統のご利用状況】

(単位：人)

急行系統等をご利用いただいたお客様が、重複系統をご利用いただいても十分ご乗車いただけるとの判断から、急行系統等を休止いたします。

※R4年度のお客様数は、R3年度から2.2%の増を見込んでいます。
▲12,750

系統名		R1年4月～12月 (1日平均)	R3年4月～12月 (1日平均)	増減	
京都駅・東山エリア	100号系統	8,507	—	▲8,507	
	重複系統	5号系統	13,467	9,646	▲3,821
		206号系統	26,967	18,038	▲8,929
京都駅・金閣寺エリア	101号系統	4,121	—	▲4,121	
	重複系統	50号系統	5,816	4,332	▲1,484
		205号系統	34,992	24,594	▲10,398
今出川通・金閣寺エリア	102号系統	1,896	—	▲1,896	
	重複系統	203号系統	17,049	12,758	▲4,291
		204号系統	11,369	8,097	▲3,272
京都駅・伏見稻荷エリア	105号系統	794	—	▲794	
	重複系統	81号系統	3,796	3,053	▲743
		南5号系統	1,607	1,053	▲554
京都駅・祇園エリア	106号系統	274	—	▲274	
	重複系統	86号系統	615	814	199
		206号系統※	26,967	18,038	▲8,929
京都駅・堀川通・金閣寺エリア	111号系統	808	—	▲808	
	重複系統	9号系統	11,061	7,961	▲3,100
		205号系統※	34,992	24,594	▲10,398
岡崎エリア	循環2号系統	633	—	▲633	
	重複系統	5号系統※	13,467	9,646	▲3,821
		46号系統	10,154	7,600	▲2,554

※再掲

2. 深夜バスの廃止

- 平成26年3月に実施したダイヤ改正において、京都市バスでは初めての取組となる「深夜バス」の運行を開始し、24時以降の夜間時間帯の運行充実に努めてまいりました。

【深夜バスの概要（路線図は次頁参照）】

- ◇ MN17号系統及びMN205号系統は京都駅前を、MN特西3号系統は桂駅西口を24時に発車
- ◇ MN204号系統は烏丸北大路を24時45分に発車
- ◇ 平日・土曜ダイヤに運行
- ◇ 運賃は通常運賃の倍額（大人460円、小児230円）

- しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、京都府から緊急事態宣言に基づく感染拡大防止に向けた協力要請を受け、令和2年4月から断続的に運休を行っていました。

- ① R2.4.20～5.31 運休
- ② R3.1.18～3.19 運休
- ③ R3.4.19～ 運休

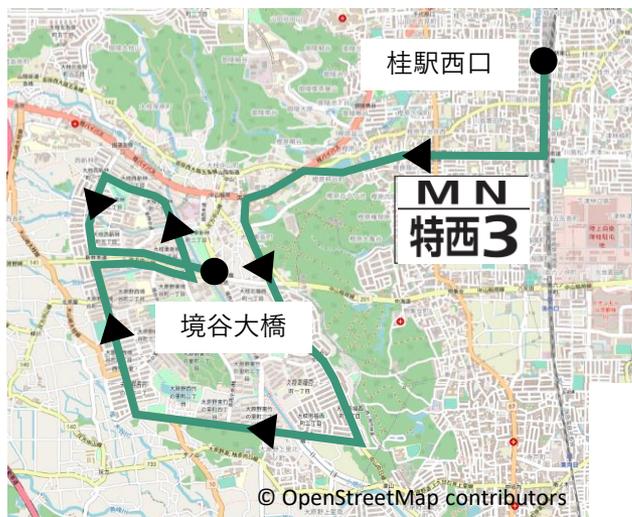
- 令和3年3月から4月までのまん延防止等重点措置期間は、一時的に運行を再開しましたが、その際のご利用状況は例年に比べ激減しました。

コロナ以前：71人 ⇒ コロナ後：25人
※ 1日当たりの深夜バス全系統の合計値

- コロナ禍における鉄道事業者の終電繰上げや、テレワーク等の新たな生活様式の定着などを踏まえ、深夜時間帯における運行ニーズは低減したものと判断し、深夜バスを廃止いたします。

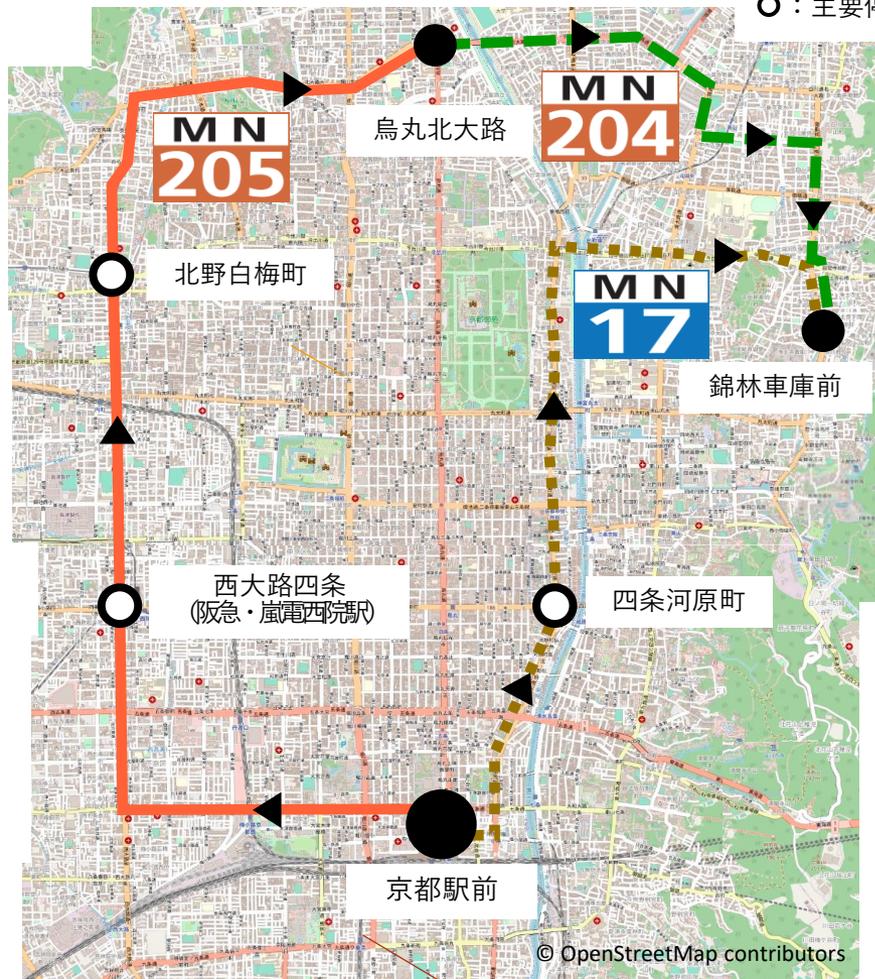
【廃止系統】

- ・ MN 17号系統【京都駅前：24時発車】
(京都駅前→四条河原町→河原町今出川→銀閣寺道→錦林車庫前)
- ・ MN 205号系統【京都駅前：24時発車】
(京都駅前→西大路七条→西大路四条→金閣寺道→烏丸北大路)
- ・ MN 204号系統【烏丸北大路：24時45分発車】
(烏丸北大路→洛北高校前→高野→銀閣寺道→錦林車庫前)
- ・ MN特西3号系統【桂駅西口：24時発車】
(桂駅西口→北福西町→境谷センター前→境谷大橋)



【廃止となる深夜バスの路線図】

- 【凡例】
- ：起終点
 - ：主要停留所



この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
 OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
 クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
 表示-継承2.0一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

3. 運行回数に応じたダイヤ見直し

- コロナ禍以前は、公共交通の利用促進を図り「攻めの経営」を進めた結果、1日当たりのお客様数が過去10年間で約4万3千人増加し、それに応じた輸送力の増強も図ってまいりました。

【市バスにおける輸送力増強の取組】

○ 車両数

平成24年度 764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

- 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、お客様数が大きく減少していることから、令和3年3月にご利用状況や経営状況を踏まえ、通勤・通学時間帯のダイヤを確保したうえで、昼間時間帯のダイヤの見直しを行ったところです。
- しかしながら、長引くコロナ禍の影響により、令和2年度の1日当たりのお客様数は▲約10万9千人減少するなど、これまで積み上げてきた増客の成果（+4万3千人増）が吹き飛ぶ厳しい状況に陥っており、経営健全化を推進するためには、更なるダイヤの見直しが必要です。
- 今回の見直しでは、赤字を理由にした生活路線の廃止は行うことなく、令和3年3月のダイヤ改正と同様に、早朝の通勤・通学のラッシュ時間帯や最終便は堅持しながら、影響が少ない昼間時間帯以降を対象にダイヤの見直しを実施します。
- また、ダイヤ見直しは、主に運行回数が多い系統を対象とし、バスの運行間隔が2分～10分程度増加するダイヤとなります。
なお、1時間に1便程度（1日の運行回数が30回未満）の系統や公共交通の利用促進を図るモビリティ・マネジメントの活動に取り組んでいる6つの系統については、お客様の利便性の著しい低下を避けるため、見直しの対象外とします。

【運行回数に応じた減便基準】

運行回数	減便回数	系統数	割合
30回未満	0回	18	26%
30回以上～50回未満	1回	24	35%
50回以上～70回未満	2回～3回	12	18%
70回以上	4回～11回	14	21%

《見直しの対象外となる系統》

1時間に1便程度（1日の運行回数が30回未満）の系統は、見直しの対象外とします。

【運行回数に応じた減便回数の系統一覧】

運行回数	減便回数	系統一覧
30回未満	0回	8, 19, 20, 31, 42, 43, 51, 58, 65, 67, 75, 78, 84, 88, 西4, 南1, 南3, 南8
30回以上～50回未満	1回	6, 10, 11, 15, 16, 22, 28, 29, 32, 33, 55, 71, 73, 80, 91, 208, 北8, 西1, 西3, 西5, 西6, 西8, 南5, M1
50回以上～70回未満	2回～3回	1, 4, 12, 17, 18, 26, 27, 37, 59, 81, 93, 北1
70回以上	4回～11回	3, 5, 9, 13, 46, 50, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 西2

※1：200番台の循環系統は右回りと左回りのそれぞれにおける減便回数

例) 205甲系統：11回（平日），205乙系統：8回（平日）

※2：前述のとおり，モビリティ・マネジメントに取り組んでいる以下の系統は，見直しの対象外

MM系統：特37, 52, 69, 70, 特西4, 南2

【ダイヤ見直しのイメージ：29号系統の場合】

29号系統			
洛西バスターミナル発 四条烏丸方面行			
時	現 行	計 画	増 減
5		59	1
6	0 20 35 48	19 34 47	-1
7	3 18 38	2 17 37	0
8	3 33	2 32	0
9	3 33	2 32	0
10	3 33	12 52	0
11	3 33	32	-1
12	13 53	12 52	0
13	33	32	0
14	13 53	12 52	0
15	33	32	0
16	3 33	2 32	0
17	3 33	2 32	0
18	3 33	2 32	0
19	3 33	2 32	0
20	5 45	4 44	0
21			
22			
23			
	31回	30回	-1

■ 減便に伴う運行間隔

現行ダイヤ：10:33 ⇒ 11:03 【30分間隔】

変更ダイヤ：10:52 ⇒ 11:32 【40分間隔】



これまでの30分間隔から減便に伴い、
40分間隔となり、+10分の増加

■ 運行回数に応じた減便回数

29号系統は1日当たり31回の運行回数



30回以上～50回未満は、減便回数は1回

運行回数	減便回数
30回未満	0回
30回以上～50回未満	1回
50回以上～70回未満	2回～3回
70回以上	4回～11回

【ダイヤ見直しのイメージ：205号系統の場合】

205号系統			
北大路バスターミナル発 金閣寺・西大路四条方面行			
時	現 行	計 画	増 減
5	30 45	30 45	0
6	8 32 39 47 55	8 32 39 47 55	0
7	0 4 9 15 19 24 28 35 42 50 55	0 4 9 15 19 24 28 35 42 50 55	0
8	2 8 16 22 28 34 40 47 53 59	2 8 16 22 28 34 40 47 53 59	0
9	6 14 22 30 36 39 47 56	6 14 22 30 39 47 56	-1
10	5 14 23 32 41 47 50 59	5 14 24 34 44 53	-2
11	8 17 26 35 44 52 59	2 11 19 27 36 44 53	0
12	7 14 22 29 37 44 52 59	2 11 19 27 36 44 53	-1
13	7 14 22 29 37 44 52 59	2 11 19 27 36 44 53	-1
14	7 14 22 29 37 44 52 59	2 11 19 27 36 44 53	-1
15	7 14 22 29 37 44 52 59	2 11 19 27 36 44 53	-1
16	3 7 14 22 29 33 37 44 52 59	2 11 19 27 36 44 52 59	-2
17	7 14 22 29 37 44 52 59	7 14 22 29 37 44 52 59	0
18	7 14 22 29 37 44 52 59	7 14 22 29 37 44 53	-1
19	7 13 20 27 34 40 48 55	2 10 18 25 33 40 49 58	0
20	3 10 18 25 33 41 51	7 15 23 32 41 51	-1
21	1 9 19 28 48	1 9 19 28 48	0
22	8 28 38 58	8 28 38 58	0
23	13 28	13 28	0
	135回	124回	-11

■ 減便に伴う運行間隔

現行ダイヤ：12:07 ⇒ 12:14 【7分間隔】

変更ダイヤ：12:02 ⇒ 12:11 【9分間隔】



これまでの7分間隔から減便に伴い、
9分間隔となり、+2分の増加

■ 運行回数に応じた減便回数

205号系統は1日当たり135回の運行回数



70回以上は、減便回数は4回～11回

運行回数	減便回数
30回未満	0回
30回以上～50回未満	1回
50回以上～70回未満	2回～3回
70回以上	4回～11回

4. 民間バス事業者との連携強化

- 交通局では、平成12年に全国の公営バスで初めてとなる民間委託（管理の受委託）を実施し、民間バス事業者との連携を図りながら、市バスネットワークの維持と運行経費の削減に努めてきました。
- また、これまで培ってきた民間バス事業者との良好な関係性をいかしながら、事業者と連携し、均一運賃区間の拡大やIC定期券の共通利用等のシームレス化を推進して利便性の向上を共に進めています。
- 今回のダイヤ改正では、京都バス及び西日本ジェイアールバスとの更なる連携強化を図り、民間バス事業者の輸送力を活用して、市バスの一部路線を共に運行することにより、「市民の足」を共に守ります。



京都バス



西日本ジェイアールバス

■ 連携事業者
京都バス株式会社

■ 対象系統

◇ 北3号系統

平日81回※のうち、
京都バスが同路線を20回運行

※ 京都産業大学の開校日

◇ 86号系統

平日10回及び土休日20回のうち、
京都バスが同路線を2分の1を運行

※ 路線図は次頁参照

■ ご利用方法

京都バスは、市バスと同様に、バス一日券やIC定期券、回数券などがご利用いただけます。

※ 北3号系統の一部区間（京都産大前～東元町）では、敬老・福祉乗車証はご利用いただけません。

【北3号系統の路線図】

【凡例】
●：起終点
○：停留所

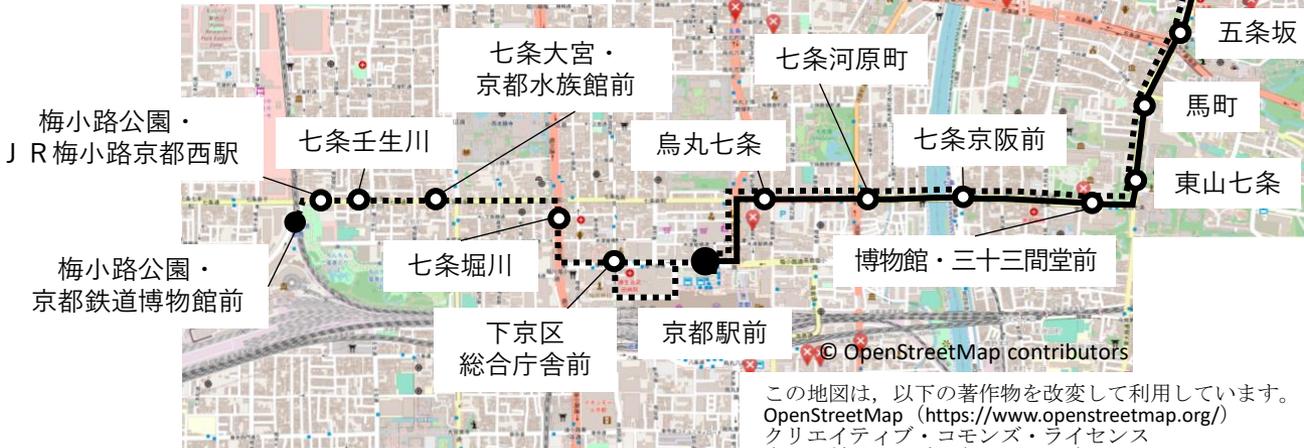


この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
表示-継承2.0一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

【86号系統の路線図】



京都バス



この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
 OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
 クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
 表示-継承2.0 一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

■ 連携事業者
西日本ジェイアールバス株式会社

■ 対象系統
◇ 快速立命館号系統（快速205号系統）

平日20回※1のうち、
西日本ジェイアールバスが同路線を6回運行※2

※1 立命館大学の開校日

※2 これに加え、西日本ジェイアールバスは京都駅前から四条大宮・二条駅前経由で運行している快速便（立命ライナー：1日8便）を経路変更し、快速立命館号系統として運行します。

■ ご利用方法

西日本ジェイアールバスでも、市バスと同様に、バス一日券やIC定期券、回数券などがご利用いただけます。

※ 敬老・福祉乗車証はご利用いただけません。



西日本ジェイアールバス



この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
表示-継承2.0一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

5. 停留所の新設等

【停留所の新設 ①】 実施済

◇ 左京区総合庁舎・京都工芸繊維大学前（西行）停留所【65号系統】

令和3年3月20日実施のダイヤ改正時に、左京区総合庁舎へのアクセス向上を目的に、65号系統の運行経路を北泉通経由に変更し、当該（東行）停留所を新設しました。

しかしながら、（西行）停留所においては設置スペースの確保が難しく、設置には至りませんでした。

この間、設置に向けて粘り強く取組を進めてきた結果、地域住民の方のご理解とご協力を賜り、令和3年12月1日に、既設の（東行）停留所の向かい側に（西行）停留所を設置し、供用を開始いたしました。

これにより、左京区総合庁舎へのアクセスの向上を図りました。



【凡例】

- ：既設停留所
- ◎：新設停留所

この地図は、以下の著作物を改変して利用しています。
 OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
 クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
 表示-継承2.0一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

【停留所の新設 ②】

◇ 西大路九条（東西行）停留所【13号，特13号，臨13号系統】

地域の皆様のご要望を踏まえ，これまで停留所間が長かった区間（約550m）に停留所を新設し，利便性の向上を図ります。

新設前：西大路駅前～吉祥院車道町（約550m）



新設後：西大路駅前～西大路九条（約310m）
西大路九条～吉祥院車道町（約240m）



この地図は，以下の著作物を改変して利用しています。
OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>)
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス
表示-継承2.0一般 (CC BY-SA 2.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.ja>

【停留所名称の変更】

◇ 上終町京都造形芸大前【3号，5号，204号系統】

分かりやすい停留所名称に変更します。

⇒ 上終町・瓜生山学園 京都芸術大学前

地下鉄事業

《これまでの主な取組》

○ 給料表の見直しによる地下鉄運輸職員の給与引下げや

地下鉄運転士平均給与
平成11年度6,557千円→令和2年度5,972千円 ▲8.9%

駅職員業務の民間委託の推進、地下鉄設備の更新期間の見直しなどの経費削減策とともに、

平成19年～ 平均約2億円/年の経費削減、
現在全31駅中17駅を委託

改集札機、券売機、昇降機設備等を1～5年延長

駅ナカビジネスの拡大による増収策に取り組んできました。

当初目標である平成25年度までに年間5億円の収入や
更なる目標である平成30年度までに年間10億円の収入を、それぞれ1年前倒しで達成

○ とりわけ、市民ぐるみで取り組んできた、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進、全庁を挙げてのお客様増加策に取り組んだことにより、平成21年度から令和元年度までに、1日当たりのお客様数は約7万3千人増加し、経営状況が大きく改善いたしました。

平成30年度までに1日5万人増客の目標を2年前倒しで達成
平成21年度327千人/日 → 令和元年度400千人/日 +7万3千人

- また、お客様数の増加に合わせ、夜間ダイヤの充実や通勤・通学時間帯の増便による輸送力の増強を図り、利便性向上にも努めてきました。

① 夜間時間帯における増便及び等間隔運行による利便性の向上
【平成22年3月19日改正】

- ◆ これまで本数が少なく、運行間隔が開いていた21時以降において増便（烏丸線2本、東西線6本）するとともに、両線を交互に10分間隔で運行することにより、烏丸線と東西線の乗継時間を短縮
- ◆ 最終列車を烏丸御池駅において、約2～3分間停車させることにより、全方向乗継ぎを可能に（シンデレラクロス）

② 大学生の通学利用の増加に伴う混雑の緩和
【平成26年9月21日改正】

- ◆ 大学生の通学で混雑していた時間帯（平日の10時台）に2本増便（烏丸線）

③ 通勤・通学時間帯の増便、京阪乗入列車の延長による利便性の向上
【平成30年3月17日改正】

- ◆ これまでのお客様の増加により混雑していた通勤・通学時間帯に8本増便（烏丸線・平日の7時台に2本、10時台に2本、15～18時の間に4本）
- ◆ 9時以降に乗り入れる京阪車全てを、太秦天神川行きとして、京都市役所前止まりの不便を解消し、烏丸線やJR線、嵐電との乗継利便性を向上（東西線）

《 運行本数の変遷 》

		①	②	③		
【烏丸線】						
		～平成22年3月	平成22年3月	平成26年9月	平成30年3月	増加本数 (平成22年3月改正 前との比較)
平日	(国際会館～竹田)	324本	324本	326本↑	334本↑	+10本
土休日	(国際会館～竹田)	280本	282本↑	282本	282本	+2本
【東西線】						
		～平成22年3月	平成22年3月	平成26年9月	平成30年3月	増加本数 (平成22年3月改正 前との比較)
平日	市交車 (六地藏～太秦天神川)	266本	272本↑	272本	272本	+6本
	京阪車 (御陵～市役所前)	96本	96本	96本	22本↓	▲74本※
	(御陵～太秦天神川)	56本	56本	56本	106本↑	+50本※
土休日	市交車 (六地藏～太秦天神川)	242本	252本↑	252本	252本	+10本
	京阪車 (御陵～市役所前)	96本	96本	96本	10本↓	▲86本※
	(御陵～太秦天神川)	56本	56本	56本	106本↑	+50本※

京都市役所前行きに替え、太秦天神川行きを大幅に増便することにより、地下鉄烏丸線（烏丸御池駅）、JR嵯峨野線（二条駅）、嵐電嵐山本線（太秦天神川駅）と接続する本数が増え、乗継ぎがより便利になりました。

※ 京阪京津線の減便を契機に、お客様からの要望が多かった「京都市役所前駅止まり」の列車を「太秦天神川駅まで延伸」することとしました。

《輸送の安全確保を最優先とした安全対策の推進》

○ 駅ホームの安全対策として、

烏丸線3駅への可動式ホーム柵の設置、駅ホームへの車掌用モニターの全駅設置、

- ・平成26年度 烏丸御池駅、
- ・平成27年度 四条駅、京都駅
- ・令和4年度 北大路駅（予定）

令和3年度中に、全駅に設置を完了

また、水害対策として駅出入口への止水板の設置など、

- ・第一期（平成28年度～令和元年度） 12駅31箇所に止水板の設置や補強を実施
- ・第二期（令和2年度～令和5年度） 8駅16箇所に止水板を新設、4駅9箇所の止水板の嵩上げを実施

経営健全化を図りながら、安全性向上の取組を推進しました。

《新型コロナウイルス感染症による経営状況の悪化》

- しかしながら、令和2年2月以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の1日当たりのお客様数は前年度比で▲約13万3千人減少するなど、令和元年度までの10年間に積み上げてきた増客の成果（+7万3千人増）が吹き飛び、運賃収入は大幅な減収となり、現在も厳しい状況が継続しています。

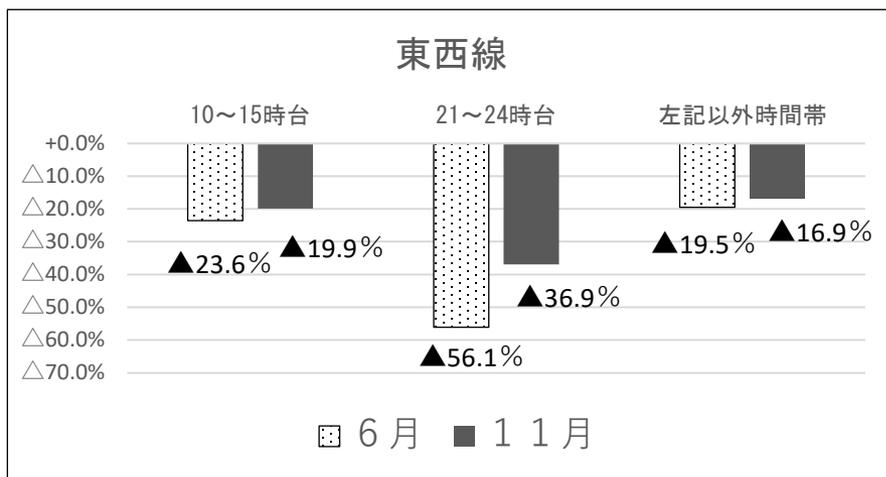
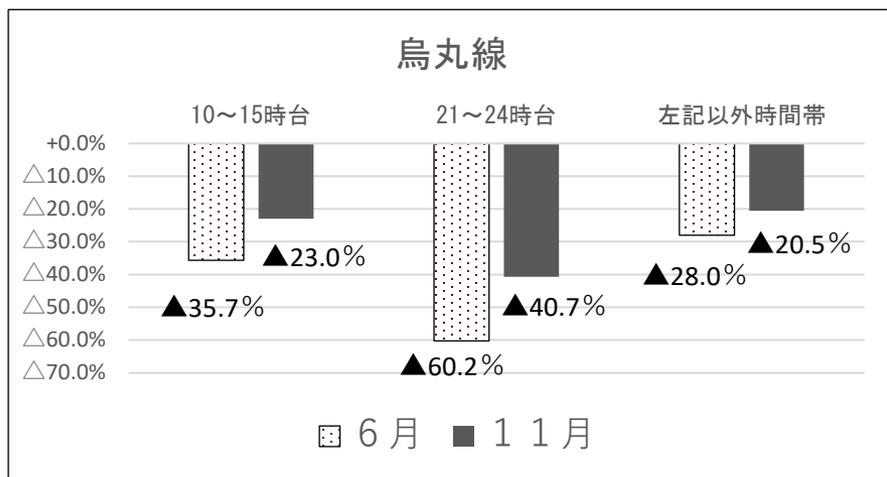
（参考）令和3年度のお客様数等（速報値）

【お客様数（1日平均：R3.4～11）】 293千人/日 対元年度比▲30.2%
【運賃収入（累計：R3.4～11）】 12,230百万円 対元年度比▲32.0%

- 令和2年度決算では、平成26年度以来となる赤字（▲約54億円）を計上し、再び財政健全化法に基づく経営健全化団体となり、このままの状況が続くと、安定経営の維持が困難となるため、更なる経営健全化に向けた取組が必要不可欠となります。
- このため、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べてお客様数が大幅に減少していることを踏まえ、昼間や夜間の時間帯についてご利用状況に応じたダイヤの見直しを行い、経費の削減を図ります。

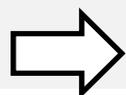
《お客様のご利用状況に応じたダイヤの見直し》

- 現在（令和3年度）のお客様数は、コロナ前（令和元年度）と比較して、累計で▲30%を超える大幅な減少になっており、とりわけ、夜間、昼間時間帯で大きく減少しています。



	10～15時台	21時以降	その他の時間帯の平均
烏丸線 平日			
減少割合（6月）	▲35.7%	▲60.2%	▲28.0%
（11月）	▲23.0%	▲40.7%	▲20.5%
東西線 平日			
減少割合（6月）	▲23.6%	▲56.1%	▲19.5%
（11月）	▲19.9%	▲36.9%	▲16.9%

※ 表中の減少割合は、令和3年度と令和元年度の同月の改札通過人員数により算出



お客様数の減少度が大きい時間帯において、減便を実施いたします。

- 令和3年11月に市民意見を募集した際にお示しした「経営ビジョン【改訂版】（案）」では、ダイヤの見直し時期を、直通運転を行っている事業者との調整を経て令和4年秋としておりましたが、少しでも早く経費削減に取り組むため、
 - ・ 第1段階として、直通運転事業者への影響が少ない夜間時間帯における減便については、前倒して、令和4年3月19日（土）【予定】に、烏丸線，東西線それぞれ▲4本を減便
 - ・ 第2段階として、昼間時間帯については直通運転事業者との調整を行い、令和4年秋頃を目途に烏丸線，東西線それぞれ▲8本を減便
- の2回に分けて実施いたします。
- 今回の取組により、約6千万円の経費削減効果※を見込んでいます。

※ 現在策定中の経営ビジョン【改訂版】（案）の計画最終年度である令和10年度における年間効果額

【地下鉄の運行本数（計画）】 ※ 烏丸線と東西線の合計

	平日ダイヤ	土休ダイヤ	実施予定
現 行	606本	534本	
第1段階	598本 ▲8本	526本 ▲8本	令和4年3月
第2段階	582本 ▲16本	510本 ▲16本	令和4年秋頃
削減本数の計	▲24本	▲24本	

※ 上記本数に京阪乗入列車は含みません。

1. ダイヤの見直しに当たって

○ お客様への利便性低下を最小限にするために…

・ 朝・夕のラッシュ時間帯の減便は行いません。

朝ラッシュ	烏丸線	約3分30秒～4分間隔	
	東西線	約2分30秒～4分間隔	(京津線直通列車を含む)
夕ラッシュ	烏丸線	約5分～6分間隔	
	東西線	約2分30秒～8分間隔	(京津線直通列車を含む)

・ 始発・終発の時刻は変更しません。

始発／終発	烏丸線	国際会館発竹田行き	5時18分／23時39分
		竹田発国際会館行き	5時20分／23時40分
	東西線	六地蔵発太秦天神川行き	5時15分／23時28分
		太秦天神川発六地蔵行き	5時20分／23時45分

両線の全ての最終列車は、烏丸御池駅（23時55分発）にて乗継ぎ可能

・ 減便実施の時間帯において、烏丸御池駅での発着時刻を調整し、できる限り烏丸線と東西線の乗継ぎ時間を短縮するように調整いたします。

2. ダイヤの見直し内容

【令和4年3月改正】

<夜間時間帯（21時以降）の減便>

□現行

概ね10分～13分間隔での運行（1時間当たり5～6本）

（最大で18分間隔【最終列車の1本前】）

□改正後

概ね12分～16分30秒間隔での運行（1時間当たり4～5本）

（最大で22分間隔【最終列車の1本前】）

	21時以降	増減
烏丸線（現行）	34本	
（令和4年3月改正後）	30本	▲4本
東西線（現行）	32本	
（令和4年3月改正後）	28本	▲4本

【令和4年秋頃改正】

< 昼間時間帯（11～15時台）の減便 >

□現行

概ね7分30秒間隔での運行（1時間当たり8本）

□改正後

概ね8分～9分30秒間隔での運行（1時間当たり7本）

		11～15時台	増減
烏丸線	（現行）	83本	
	（令和4年秋頃改正後）	75本	▲8本
東西線	（現行）	80本	
	（令和4年秋頃改正後）	72本	▲8本

【1日当たりの運行本数】

	平日ダイヤ		土休ダイヤ		実施予定
	烏丸線	東西線	烏丸線	東西線	
現行	334本	272本	282本	252本	
第1段階	330本 ▲4本	268本 ▲4本	278本 ▲4本	248本 ▲4本	令和4年3月
第2段階	322本 ▲8本	260本 ▲8本	270本 ▲8本	240本 ▲8本	令和4年秋頃
削減本数 計	▲12本	▲12本	▲12本	▲12本	

※ 上記本数に京阪乗入列車は含みません。

3. 全方向乗継ぎ(シンデレラクロス)の拡充

- お客様からご好評を得ております烏丸御池駅での全方向乗継ぎ(シンデレラクロス)を、最終列車に加えて、最終列車の1本前でも設定いたします。
(烏丸御池駅 23時33分発【予定】)