

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。

一方、平成31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」において、令和元年度から10年間の経営環境は非常に厳しいものと見込んでいます。

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したことから、累積資金不足は大幅に増加する見通しです。

加えて、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、お客様数は大幅に減少しており、両事業とも、かつてないほどの危機的状況に直面しています。

お客様が安全・安心に市バス・地下鉄を御利用いただけるよう、感染拡大防止を徹底するとともに、同ビジョンに掲げた基本的な経営方針は堅持しつつ、社会情勢の変化を踏まえた的確な経営判断の下、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

(2.4.1 現在)

路線	営業路線	316.33km
	停留所数	707箇所
	運転系統数	82系統
車両等	在籍車両数	822両
	うち低床車	822両
	うちノンステップバス	793両
	うちワンステップバス	29両
	うちアイドリングストップバス	819両
	うちハイブリッドバス	59両
	うちラッシュ型車両	340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)

	H27	H28	H29	H30	R元
旅客数 (千人)	353	363	368	364	357

(3) 運賃

(2.4.1 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 24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	2,300	
120円券 12枚つづり		1,200		
バス一日券	大人	600		
	小児	300		

(4) 財政状況

令和2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・安心を最優先に、喫緊の課題である混雑対策や利便性の向上に取り組むとともに、限られた輸送力を最大限に活用し、生活路線をしっかりと確保したうえで輸送力の再配分を含めた路線・ダイヤの充実を図る等、「市民の足」を守る予算として編成しました。

全国的なバス運転士、整備士の担い手不足の影響等により、令和元年度から経営状況が急激に悪化する中、令和2年度予算では、車両・設備更新費用の増加による減価償却費の増等により、前年度並みの△5億円の経常赤

字を見込まざるを得ない厳しい経営状況です。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年2月以降、お客様数が大幅に減少し、今後お客様数の回復には相当の時間を要すると見込まれることから、令和2年度の運賃収入は大幅な減収となることは避けられず、経営は危機的状況にあります。このような状況の中でも、経費節減はもとより、関係部局と連携した増収・増客の取組、国に対する緊急支援の要望など、経営改善に全力で取り組むとともに、お客様に安全・安心に御利用いただくため、感染拡大防止を徹底し、引き続き「市民の足」の確保に努めてまいります。

3 高速鉄道事業

(1) 営業設備等

ア 烏丸線

(2.4.1 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

(2.4.1 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)

	H27	H28	H29	H30	R 元
旅客数 (千人)	372	379	387	397	400

(3) 運賃

(2.4.1 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	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
昼間回数券 (12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
バス・地下鉄連絡普通券 (トヲイカ京カードでも適用)	大人	330	370	400	440	470
	小児	170	190	210	230	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2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。

増客による運輸収益の増等により経常黒字28億円を見込んでいますが、企業債等残高3,384億円、累積資金不足293億円となり、これらを合わせた有利子負債残高は3,677億円の見込みであるとともに、今後も烏丸線の車両更新や両線の設備更新等に多額の費用を要するなど、引き続き厳しい

経営見通しです。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年2月以降、お客様数が大幅に減少し、今後のお客様数の回復には相当の時間を要すると見込まれることから、令和2年度の運賃収入が大幅な減収となることは避けられず、経営は危機的状況にあります。このような状況の中でも、経費節減はもとより、関係部局と連携した増収・増客の取組、国に対する緊急支援の要望など、経営改善に全力で取り組むとともに、お客様に安全・安心に御利用いただくため、感染拡大防止を徹底し、引き続き「市民の足」の確保に努めてまいります。