

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，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」においては，市バス・地下鉄両事業において車両・設備更新に多額の費用を要することや，バス事業における運転士等の担い手不足の影響による運営コストの大幅な増加などにより，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だところです。

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，お客様数が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。

令和2年度は，感染症対策等を着実に実施し，経費削減に努めたものの，市バスは平成14年度以来，地下鉄は平成26年度以来の経常損益の赤字を計上することとなりました。また，地下鉄事業については，累積資金不足が過去最大となり，財政健全化法に基づく経営健全化団体に陥ることが確実です。

新型コロナウイルス感染症の影響は甚大であり，令和3年度においても，コロナ禍以前に比べ大幅なお客様数の減少が継続しています。また，テレワーク等の新たな生活様式の定着やインバウンドをはじめとした観光の御利用の動向を踏まえると，感染が収束したとしてもお客様の回復には時間を要すると考えられます。

こうした状況のなかでも，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年度中に安定経営に向けた中長期の経営計画を策定し，経営の健全化に向けて取り組んでまいります。

2 自動車運送事業

(1) 営業設備

(3.4.1 現在)

路線	営業路線	318.53km	
	停留所数	714箇所	
	運転系統数	81系統	
車両等	在籍車両数	816両	
	うち低床車	ノンステップバス	787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	816両
	うちハイブリッドバス	うちハイブリッドバス	59両
		うちラッシュ型車両	372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)

	H28	H29	H30	R元	R2
旅客数 (千人)	363	368	364	357	248

(3) 運賃

(3.4.1 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		

注1 トラフィカ京カードは、令和3年9月30日で発売終了となるが、令和5年3月31日まで利用可能である。

2 昼間回数券は、令和3年9月30日で発売終了となるが、令和5年3月31日まで利用可能である。

3 バス一日券は、市バス、京都バス、西日本JRバスの均一運賃区間内が利用可能な乗車券である。

4 バス一日券は、令和3年10月1日から大人700円、小児350円となる。

(4) 財政状況

令和3年度予算は、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数の大幅な回復は見込めず、運賃収入は前年度に比べ▲60億円もの減収を見込まざるを得ない極めて厳しい経営状況であることを踏まえ、日々の安全運行や新型コロナウイルス感染拡大防止対策のための予算を確保しつつ、あらゆる事業を点検し緊縮予算を編成しましたが、経常損益は▲56億円もの大幅な赤字となり、これまで積み上げてきた未処分利益剰余金や資金剰余額を使い果たし、累積赤字へと転落し、累積資金不足が生じる見込みです。

経営改善に向けて、御利用状況に応じたダイヤ編成や市バス均一運賃区間の全系統への前乗り後降り方式の導入拡大の延期などにより支出抑制を図るとともに、新型コロナウイルス感染症拡大以前からの経営課題であった各種割引乗車券等の抜本的見直しへの着手、全庁体制はもとより、民間事業者とも連携した公共交通機関の利用促進を行うほか、国に対して抜本的な支援を要望するなど、今できる取組を着実に実施してまいります。

また、「市バス・地下鉄事業経営ビジョン」策定以降の経営環境の変化を踏まえて、令和3年度中に安定経営に向けた中長期の経営計画を策定し、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すために引き続き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

(3.4.1 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
	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

(3.4.1 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	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	

(3) 旅客数 (1日平均)

	H28	H29	H30	R元	R2
旅客数 (千人)	379	387	397	400	267

(4) 運賃

(3.4.1 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	大人	330	370	400	440	470

(トライフカカード [®] でも適用)	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 昼間回数券は、令和3年9月30日で発売終了となる。

2 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。

3 トライフカカードは、令和3年9月30日で発売終了となるが、令和5年3月31日まで利用可能である。

4 地下鉄一日券は、令和3年10月1日から大人800円、小児400円となる。

5 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、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。

6 地下鉄・バス一日券は、令和3年10月1日から大人1,100円、小児550円となり、地下鉄・バス二日券は廃止となる。

7 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)

8 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3年度予算は、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数の大幅な回復は見込めず、運賃収入は前年度に比べ▲82億円もの減収を見込まざるを得ない極めて厳しい経営状況であることを踏まえ、日々の安全運行や新型コロナウイルス感染拡大防止対策のための予算を確保しつつ、あらゆる事業を点検し緊縮予算を編成しましたが、経常損益は▲58億円もの大幅な赤字となり、累積資金不足が過去最大を更新する見込みです。

経営改善に向けて、毎週金曜日の終電延長（「コトキン・ライナー」）休止や烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置に向けた車両改造等の延期などにより支出抑制を図るとともに、新型コロナウイルス感染症拡大以前からの経営課題であった各種割引乗車券等の抜本的見直しへの着手、全庁体制はもとより、民間事業者とも連携した公共交通機関の利用促進を行うほか、国に対して抜本的な支援を要望するなど、今できる取組を着実に実施してまいります。

また、令和2年度決算で財政健全化法に基づく経営健全化団体に陥ることとなりますが、「市バス・地下鉄事業経営ビジョン」策定以降の経営環境の変化を踏まえて、令和3年度中に安定経営に向けた中長期の経営計画を策定し、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すために引き続き取り組んでまいります。