

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。

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っています。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。

新型コロナウイルスの感染拡大以前の状況までお客様数が戻ることは見込めない厳しい経営環境の中、安全・安心を最優先に、日々の運行に必要な車両・設備の更新や新型コロナウイルス感染症対策に要する経費はしっかりと確保する一方、様々な観点から業務を見直し、緊縮予算を編成するなど、持続可能な安定経営の実現に向け、経営ビジョン【改訂版】を踏まえた経営健全化策を着実に実施し、市民生活や多様な都市活動を支える市バス・地下鉄を何としても守り抜いてまいります。

2 自動車運送事業

(1) 営業設備

(4.4.1 現在)

路線	営業路線	321.93km	
	停留所数	714箇所	
	運転系統数	74系統	
車両等	在籍車両数	801両	
	うち低床車	ノンステップバス	772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	801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	398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)

	H29	H30	R元	R2	R3
旅客数 (千人)	368	364	357	248	268

(3) 運賃

(4.4.1 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	700		
	小児	350		

注1 トラフィカ京カードは、令和3年9月30日で発売を終了したが、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日で発売を終了したが、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) 財政状況

令和4年度予算は、新型コロナウイルス感染症拡大以前の状況までお客様数が回復することが見込めない厳しい経営環境の中、安全・安心を最優先に、日々の運行に必要な車両・設備の更新や、国の支援制度を活用するなどして感染症対策に要する経費はしっかりと確保しつつ、御利用状況に応じた路線・ダイヤの見直しをはじめ、様々な観点から業務を見直すとともに、更なる人件費・経費の抑制を図り、令和3年度に続き、2年連続の緊縮予算を編成しました。

また、収入面では、全庁体制はもとより、民間事業者等と連携した公共交通の利用促進策など、増収・増客に向けた取組を推進していくこととしています。

こうした経営健全化の取組を着実に実施しますが、経常損益は▲41億円と大幅な赤字を見込まざるを得ず、国への要望により令和4年度も措置されることとなった「特別減収対策企業債」を発行することで経営健全化団体には陥らないものの、累積資金不足は拡大する見通しです。

市民生活と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】」を踏まえ、更なる経費の削減や収入増加策、国等への支援要望など経営健全化策に全職員一丸となって取り組むとともに、経営状況の見える化についても更に推進してまいります。

3 高速鉄道事業

(1) 営業設備等

ア 烏丸線

(4.4.1 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

(4.4.1 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
	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)

	H29	H30	R元	R2	R3
旅客数 (千人)	387	397	400	267	295

(3) 運賃

(4.4.1 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
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 (トヲフ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	800				
	小児	400				
地下鉄・バス一日券	大人	1,100				
	小児	550				

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 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。
- 3 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。
- 4 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)

- 5 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4年度予算は、新型コロナウイルス感染症拡大以前の状況までお客様数が回復することが見込めない厳しい経営環境の中、安全・安心を最優先に、日々の運行に必要な車両・設備の更新や、国の支援制度を活用するなどして感染症対策に要する経費はしっかりと確保しつつ、御利用状況に応じたダイヤの見直しをはじめ、様々な観点から業務を見直すとともに、更なる人件費・経費の抑制を図り、令和3年度に続き、2年連続の緊縮予算を編成しました。

また、収入面では、全庁体制はもとより、民間事業者等と連携した公共交通の利用促進策など、増収・増客に向けた取組を推進していくこととしています。

こうした経営健全化の取組を着実に実施しますが、経常損益は▲45億円と大幅な赤字を見込まざるを得ず、国への要望により令和4年度も措置されることとなった「特別減収対策企業債」を発行するものの、令和2年度決算をもって陥った経営健全化団体からの脱却はならず、累積資金不足も過去最大の484億円となる見通しです。

市民生活と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】」を踏まえ、更なる経費の削減や収入増加策、国等への支援要望など経営健全化策に全職員一丸となって取り組むとともに、経営状況の見える化についても更に推進してまいります。