

令和2年12月発行

# 京都市交通局 経営レポート





# 「市民の足」を守るために

日頃から市バス・地下鉄を御利用いただき、誠にありがとうございます。

現在、新型コロナウイルス感染症第3波の影響により、緩やかな回復傾向にあった市バス・地下鉄のお客様数は、再び減少傾向に転じております。

交通局では、新型コロナウイルス感染症拡大の中におきましても、感染拡大防止対策を徹底し、市民の皆様のお足として運行を継続してまいりましたが、本年4月、5月の緊急事態宣言が解除された後もお客様数の回復は芳しくなく、運賃収入は4月から10月までの間だけでも対前年度比で106億円、1日当たりで5千万円もの減収と、かつて経験したことのない危機的な状況にあります。

この「京都市交通局経営レポート」では、現在、市バス・地下鉄事業が直面している状況、今取り組める対策についてお示ししております。この危機的な状況を乗り越えていくためには、引き続き徹底した事業の見直しと経費の削減に努めることに加え、各種割引乗車券等の抜本的な見直しや、御利用状況に応じた市バスダイヤの見直しなど、持続可能な事業運営に向けた取組を進めていかなければなりません。市民の皆様におかれましては、どうか御理解を賜りたく存じます。

また、お客様数の大幅な減少による影響はあまりに大きく、更なる取組が必要と考えております。一方で、お客様数がどのように推移していくかは不透明な状況であることから、今後のお客様数の回復状況等をしっかりと見極めつつ、令和3年度に中長期の経営計画を策定し、両事業の安定経営に向けた方向性をお示いたします。

引き続き、安全・安心な市バス・地下鉄の運行に努めてまいりますので、これまでよりも1回でも多く、市バス・地下鉄を御利用いただきますようお願いいたします。

京都市公営企業管理者  
交通局長 山本 耕治

## R1

### R1決算は黒字を確保するも コロナで経営環境は激変

令和2年1月までは順調な経営状況  
前年度を上回るお客様数を確保

1月までの対前年度お客様数  
市バス：+ 4千人/日増(+1.1%増)  
地下鉄：+ 14千人/日増(+3.6%増)

コロナの影響により  
2月以降のお客様数は大幅に減少

3月の対前年度お客様数  
市バス：▲85千人/日減(▲23.7%減)  
地下鉄：▲87千人/日減(▲22.7%減)

## R2

緊急事態宣言発令中、感染拡大防止を最優先に、お客様数の8割削減に  
取り組んだ結果、新規感染者は減少。一方で、運賃収入は大幅に減少

#### 令和2年度を取組

##### 新型コロナウイルス対応

職員による夜間緊急消毒や  
車両の抗ウイルス加工など、  
感染拡大防止の取組を徹底

##### 減収の中での経営維持

経費の削減と事業の見直し

国の交付金を活用した一般会計  
支援や、国の補助金の活用

Go To トラベルなどにより、  
お客様数は一定回復するも  
大きくは戻らず、  
運賃収入の大幅な減少が継続

4月から10月までの間だけでも  
両事業合わせて

対前年度比▲106億円の減  
(1日当たり▲5,000万円の減)

10月時点のお客様数  
通勤定期：▲10%超の減 大学生向け通学(甲)定期：▲50%超の減  
バス一日券：▲50%超の減 地下鉄・バス一日券：▲約50%の減

### R2決算は大幅赤字の見込み 市バス▲52億円の赤字，地下鉄▲55億円の赤字

お客様数の回復は鈍く、12月時点(※)でも、両事業とも▲30%近い減少  
(※市バスは計数器，地下鉄は改札通過人員による12月13日時点の速報値)

## R3以降

お客様数が直ちに回復するとは考えにくく  
今後も予断を許さない状況が継続

この状況が続けば

# 最悪の場合

運賃改定や路線・ダイヤの  
大幅な見直しの検討も必要に…

かつてない  
危機的な  
経営状況

## 「市民の足」を 守るために

### 1 | コロナ感染拡大防止対策の徹底と 利用の促進

- ✓ お客様に安心して  
御利用いただくための取組
- ✓ 利用促進の取組

P.17

### 2 | 経費の削減努力

P.18

- ✓ 超勤時間縮減をはじめとした人件費の抑制等
- ✓ 車両・設備の更新計画の見直しによる  
費用の削減等

### 3 | ゼロベースでの事業見直し

- ✓ 地下鉄烏丸線全駅への可動式ホーム柵  
設置に向けた車両改造の延期
- ✓ 市バスの均一運賃区間全系統への  
前乗り後降り方式拡大の延期 等

P.19

## 今、できることを速やかに実施

### 4 | 御利用状況に応じた 市バスダイヤの見直し

P.20

- ✓ 通勤・通学時間帯のダイヤは確保したうえで  
御利用状況に応じたダイヤの見直しを実施

### 5 | コロナ以前からの 経営課題への早期対応

～各種割引乗車券等の抜本的な見直し～

#### 課題

- ✓ 混雑対策としての移動経路の分散化
- ✓ 磁気カードの市場縮小
- ✓ 御利用の頻度にかかわらず  
全国10種類のICカードで  
乗継割引を適用していること
- ✓ 他都市と比べて、市バスの  
1人当たり乗車運賃が低いこと

P.20～21

均一運賃 230 円に対し **153 円 (67%)**

### 6 | 国に対する 抜本的な支援の要望

P.22～23

お客様数の減少は  
大きくかつ  
見通しは不透明…

市民の皆様を守る！ 安定経営への道筋を示すために

お客様数の回復状況等をしっかりと見極めつつ  
令和3年度中に中長期計画を策定

P.23

次ページから詳細を説明します >

## 目次

1	令和元年度決算の概要	1
(1)	両事業のお客様数の状況	1
(2)	市バス事業の決算概要	2
(3)	地下鉄事業の決算概要	3
2	令和2年度を取組及び今後の収支見通し	4
(1)	令和2年度を取組	4
(2)	令和2年度の収支見通し	7
(3)	令和3年度以降の見通し	16
3	「市民の足」を守るために	17
(1)	コロナ感染拡大防止対策の徹底と利用の促進	17
(2)	経費の削減努力	18
(3)	ゼロベースでの事業見直し	19
(4)	御利用状況に応じた市バスダイヤの見直し	20
(5)	コロナ以前からの経営課題への早期対応 ～各種割引乗車券等の抜本的な見直し～	20
(6)	国に対する抜本的な支援の要望	22
	【中長期の経営計画の策定～安定経営への道筋を示すために～】	23
	資料編	25
	令和元年度決算   市バス事業	25
	令和元年度決算   地下鉄事業	32
	コロナの影響と御利用状況の分析   市バス事業	36
	コロナの影響と御利用状況の分析   地下鉄事業	39
	附帯事業収入の状況	42
	その他資料	44

# 1 令和元年度決算の概要

## 令和元年度は黒字を確保するも 新型コロナウイルス感染症により経営環境が激変

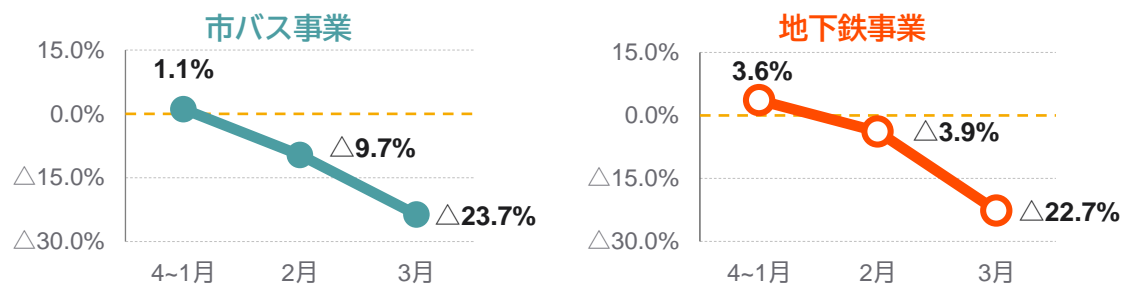
- 令和元年度は、京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン（以下「経営ビジョン」という。）の計画初年度として、両事業ともに、事業の根幹である安全・安心を最優先に、お客様の利便性向上や増収・増客の取組を着実に推進しました。
- 1日当たりのお客様数については、令和2年1月までは両事業ともに前年度に比べ増加していましたが、新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）の影響により、2月以降大幅に減少し、経営環境が激変しました。

### (1) 両事業のお客様数の状況

#### 1月までは順調。2月以降はコロナの影響により大幅減

1日当たりのお客様数について、令和2年1月までは、前年度に比べ市バスで+4千人（+1.1%）、地下鉄で+14千人（+3.6%）と、順調に推移していましたが、コロナの影響で2月以降大幅に減少しました。

#### 令和元年度の1日当たりお客様数の状況（対前年度増減率）



(単位 千人/日)

	市バス事業			地下鉄事業		
	4~1月	2月	3月	4~1月	2月	3月
H30 お客様数(A)	365	356	360	398	392	385
R1 お客様数(B)	369	321	275	412	377	298
差(B-A)	+4	△34	△85	14	△15	△88
増減率(%)	1.1%	△9.7%	△23.7%	3.6%	△3.9%	△22.7%

※ 千人未満を四捨五入しているため、合計の数値が一致しない場合があります。

## (2) 市バス事業の決算概要

### 2億円の黒字を確保するも経費は大幅増

バス運転士等の担い手不足の影響に伴う人件費・経費の増加等により、経常支出が14億円増加したことに加え、コロナの影響により運賃収入が減少したことにより、経常損益は、平成30年度と比べて▲17億円の収支悪化となる2億円の黒字となりました。

#### ① 令和元年度決算の主要数値

	H30	R1	増減
経常収入 (A)	216 億円	213 億円	△3 億円
運賃収入	204 億円	200 億円	△4 億円
お客様数 (1日当たり)	364 千人	357 千人	△6.7 千人
経常支出 (B)	197 億円	211 億円	14 億円
経常損益 (A - B)	19 億円	2 億円	△17 億円
未処分利益剰余金	92 億円	69 億円	△23 億円

### 1人当たり乗車運賃は他都市に比べ低い → 各種割引乗車券等の早期見直しが必要

1人当たり乗車運賃が低いことについては、コロナ拡大以前からの経営課題であり、令和元年度決算においても、本市の1人当たり乗車運賃は、均一運賃230円に対して153円と低く※、他都市と比較して低い水準となっています。

※ 詳細は巻末資料 P.30, 31 を御参照ください >

#### ② 均一運賃とお客様1人当たり乗車運賃の比較

	京都	仙台	東京	横浜	川崎	名古屋	神戸
A 均一運賃	230 円	(均一なし)	210 円	220 円	210 円	210 円	210 円
B 1人当たり乗車運賃 (税抜)	153.01 円	171.20 円	155.64 円	154.17 円	160.99 円	136.64 円	144.12 円
C Aに対するBの割合 (%)	67%	-	74%	70%	77%	65%	69%
Cの順位	5位	-	2位	3位	1位	6位	4位

※ 均一運賃は令和2年11月1日時点 (出典 各都市ホームページ)

※ 1人当たり乗車運賃は令和元年度実績 (出典 公営交通事業決算調から算出)



### (3) 地下鉄事業の決算概要

#### 23億円の黒字を確保するも依然として全国一厳しい経営状況

経常損益は23億円の黒字を確保するも、3,750億円もの多額の有利子負債（企業債等残高3,445億円、累積資金不足305億円）を抱え、依然として全国一厳しい経営状況にあります。

#### ① 令和元年度決算の主要数値

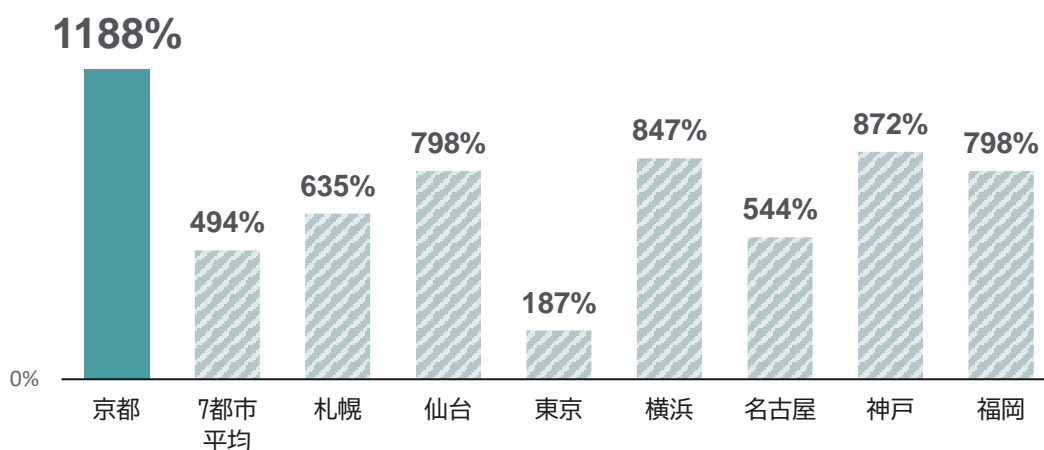
	H30	R1	増減
経常収入（A）	333億円	333億円	0億円
運賃収入	257億円	257億円	0億円
お客様数(1日当たり)	397千人	400千人	3.4千人
経常支出（B）	310億円	310億円	0億円
経常損益（A－B）	23億円	<b>23億円</b>	0億円
有利子負債	3,843億円	<b>3,750億円</b>	△93億円
企業債等残高	3,529億円	3,445億円	△84億円
累積資金不足	314億円	305億円	△9億円

#### ② 事業規模に対する企業債残高割合の他都市比較（令和元年度決算）

本市は、運賃収入に対する借入金の割合が全国一高く、他都市平均の494%の2倍以上となる1188%となっています。

（出典）公営交通事業決算調から算出

＼本市が最も高い／



## 2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

### (1) 令和2年度の取組

感染拡大防止の取組を徹底して運行を継続  
～お客様に安全・安心に御利用いただくために～

緊急事態宣言発令中は、感染拡大防止を最優先にお客様数の8割削減に取り組み、また、緊急事態宣言解除後も、お客様に安心して御利用いただくため、感染拡大防止の取組を徹底して運行を継続しています。

### 市バス・地下鉄の減便・運休の実施

緊急事態宣言発令中には、コロナ感染拡大防止を最優先として、お客様数の8割削減を目標として、市バス・地下鉄の減便・運休を実施しました。

#### ① 市バスの減便・運休

- 深夜バス（MN17, MN205, MN204, MN 特西3）の運休

実施期間 4/20(月)～5/31(日)

- 急行系統（100,101,102,105,106,110,111）の減便及び運休

- ・ 平日は通勤時間帯（8：30まで）のダイヤを維持したうえで、それ以降の時間帯のダイヤを概ね半減

実施期間 4/20(月)～5/24(日)

- ・ 土休日の終日運休

実施期間 4/25(土)～5/29(金)

- 京都岡崎ループの運休等

- ・ ダイヤの半減

実施期間 4/20(月)～4/24(金)

- ・ 全日運休

実施期間 4/25(土)～5/24(日)

#### ② 地下鉄の減便・運休

- 地下鉄深夜便「コトキン・ライナー」の運休

実施期間 4/24(金)～6/4(木)

- 土休日の概ね9時から23時台までの間、烏丸線及び東西線の通常ダイヤから一部減便（一日の運行本数の約2割減）

実施期間 4/29(水・祝)～5/29(金)

## 車両の抗ウイルス加工

**抗ウイルス  
抗菌  
加工済**

Antiviral & Antibacterial Coating Applied  
已做抗病毒抗菌处理  
항바이러스항균가공완료

市バス車両全822両、地下鉄車両全222両を対象に、抗ウイルス加工を実施しています。

なお、今年度更新予定の市バス車両（58両）は令和3年1～3月の納車時に、法定検査中の地下鉄車両（烏丸線1編成）については、令和3年3月の検査完了に合わせて抗ウイルス加工を実施する予定です。

**この車両のつり革・手すり・ガラス・座席・壁面・扉など  
車内全般に、抗ウイルス・抗菌加工をしています。**

Antiviral and antibacterial coating is applied to  
the whole interior including straps, handrails, seats, etc.

- 抗ウイルス・抗菌加工済ステッカー

## 車両及び駅の定期消毒等

### ① 車両及び駅の消毒措置

令和2年3月3日（火）に、コロナ感染が確認された方が市バス・地下鉄を御利用になっていたことが初めて判明した際には、御利用になられた市バス・地下鉄車両等について、同日夜間に、職員が緊急対応として消毒作業を実施しました。これ以降も、感染された方の御利用が判明した際は、車両等を特定し、消毒を実施しています。

また、市バス・地下鉄車両のつり革・手すり、地下鉄駅のエスカレーターや階段の手すりなど、お客様が触れることが多い箇所の定期消毒を実施しています。



- 令和2年3月3日（火）に実施した緊急消毒作業の様子  
（左：地下鉄車内，右：市バス車内）

## ② 車内及び駅の換気対策等

市バス車両では、換気扇の常時稼働及び車内の窓の一部開放を行っています。また、運転席後部へビニールシートを設置するとともに、お客様と運転士の距離を保つため、左最前列座席の使用を中止しています。

地下鉄車両及び駅においては、車両の換気装置の常時稼働又は車内の窓の一部開放、各駅に設置している換気装置の稼働を行うとともに、地下鉄駅の全ての有人改札口へ仕切り板等を設置しています。

## ③ アルコール消毒液の設置

地下鉄全駅のほか、多くのお客様が御利用されるバスターミナルや市バス・地下鉄案内所及び定期券発売所に、アルコール消毒液を設置しています。

## ④ 啓発活動の実施

感染拡大を防止しつつ市バス・地下鉄を御利用いただくため、以下の取組により、御利用者の皆様に御協力をお願いしています。

- 「交通局ニュース」や「太秦萌」デザインのポスター等による啓発
- 啓発放送の実施
- SNSや交通局ホームページ等を活用した情報発信
- 定期券購入時における啓発チラシの配布



■ 現在掲出中の「太秦萌」デザインポスター

## 職員の感染防止対策

### ① 職員の感染予防対策及び健康状態の把握

職員各自での予防対策として、マスク着用・手洗い・うがい・手指消毒を励行するとともに、職場にビニールシートや仕切り板を設置する等のハード面の対策を行っています。

また、全職員を対象に出勤前の検温と、発熱時の職場への報告及び出勤自粛・医療機関への受診を徹底しています。とりわけ、バス運転士や地下鉄駅職員・乗務員については、出勤前の検温に加え、毎日の始業点呼時に再度検温を実施するなど、健康状態の確認を徹底しています。

## ② 接触機会の削減を目的とした取組

通勤のために公共交通機関を利用する職員を対象に、始業時刻及び終業時刻を繰り上げ又は繰り下げる時差出勤の実施や、在宅勤務制度の導入、土休日への勤務日変更及び休日の振替を実施しています。

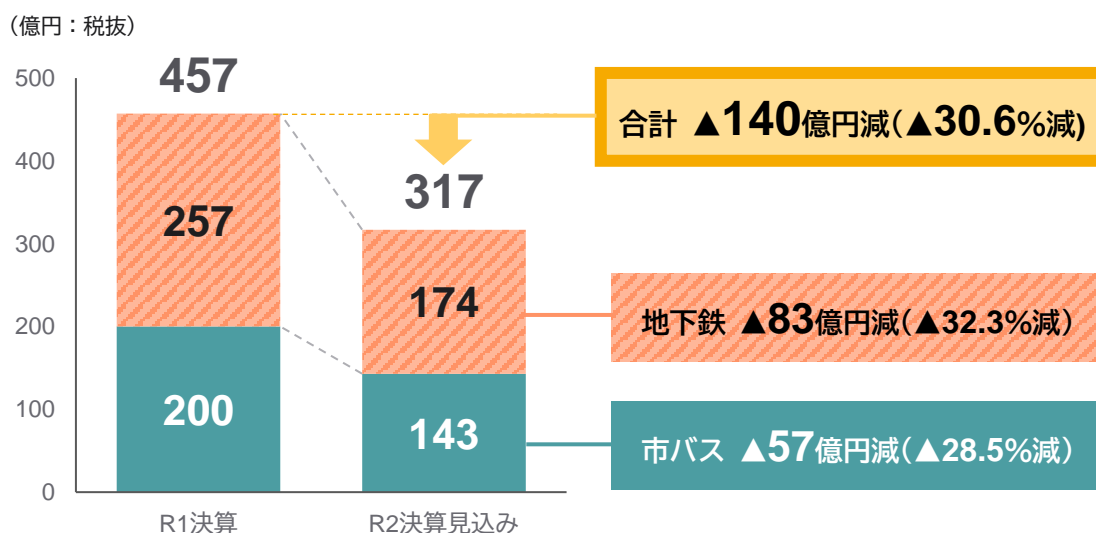
## (2) 令和2年度の収支見通し

令和2年度決算は、市バス▲52億円  
地下鉄▲55億円と大幅な赤字の見込み！

- お客様数については、緊急事態宣言解除後も大幅には回復しておらず、対前年度比の運賃収入は、4月から10月までの間だけでも、両事業合わせて▲106億円、1日当たり▲5千万円に上る大きな減収となっています。12月時点でも▲30%近い減少が続いていることから、年間では前年度比で▲140億円の減収にまで達する見込みです。
- この間、お客様に安全・安心に御利用いただくためのコロナ対策に取り組むとともに、経費削減・財源確保に努めてきましたが、令和2年度の収支を見通すと、経常損益は市バスで▲52億円、地下鉄で▲55億円の大幅な赤字※となる見込みです。

※ 決算見込みの詳細は P.14, 15 を御参照ください >

### 両事業の運賃収入の状況（令和元年度決算・令和2年度決算見込み比較）



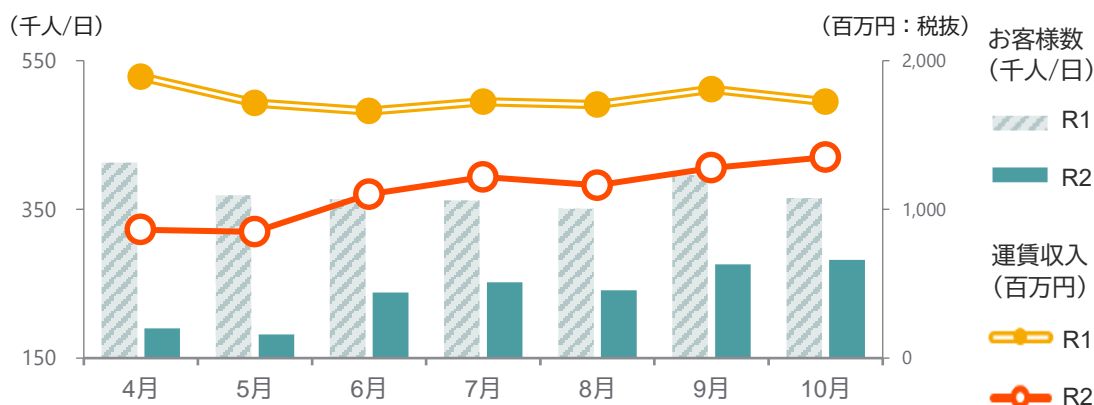
## ア お客様数の状況

お客様数は大幅に減少。両事業合わせて▲106億円の減収

4月から10月までの7箇月間の運賃収入について、市バスでは対前年度比で▲44億円の減収、地下鉄では▲62億円の減収、両事業合わせて▲106億円の減収となっています。

### ① 市バス事業 | お客様数の状況

#### 市バス事業 | 4月から10月までのお客様数と運賃収入



	お客様数 (千人/日)			運賃収入 (百万円：税抜)			
	R1	R2	増減	R1	R2	増減	増減率(%)
4月	413	190	△223	1,892	863	△1,029	△54.4%
5月	369	182	△187	1,715	849	△866	△50.5%
6月	364	238	△127	1,661	1,101	△559	△33.7%
7月	362	252	△110	1,725	1,218	△507	△29.4%
8月	351	241	△111	1,705	1,162	△543	△31.8%
9月	396	276	△120	1,807	1,279	△528	△29.2%
10月	365	282	△83	1,725	1,351	△374	△21.7%
合計	-	-	-	12,230	7,824	△4,405	△36.0%

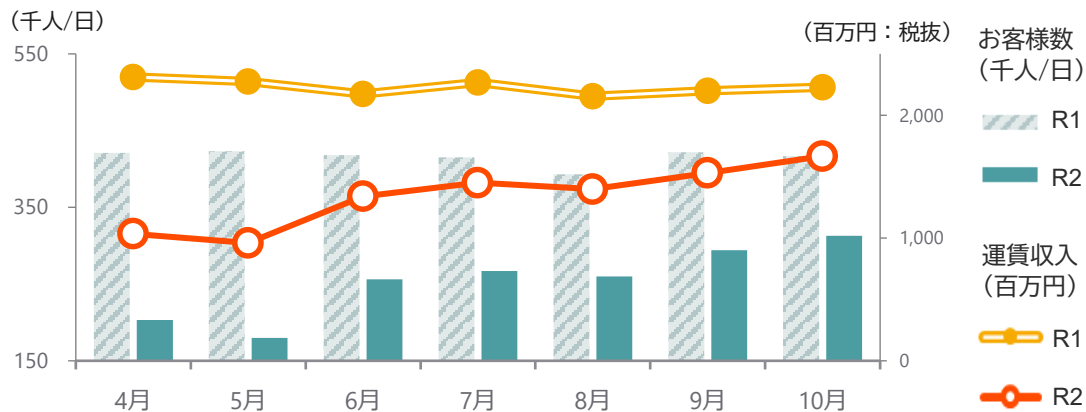
※ 千人未満、百万円未満を四捨五入しているため、合計の数値が一致しない場合があります。

#### (主な出来事)

令和2年	4月16日(木)	緊急事態宣言が全都道府県に拡大
	5月25日(月)	緊急事態宣言全面解除
	6月19日(金)	都道府県を跨ぐ移動の自粛要請の解除
	7月22日(水)	Go Toトラベル事業開始(東京発着除く)
	10月1日(木)	Go Toトラベル事業の対象に東京発着追加

## ② 地下鉄事業 | お客様数の状況

### 地下鉄事業 | 4月から10月までのお客様数と運賃収入



	お客様数 (千人/日)			運賃収入 (百万円：税抜)			
	R1	R2	増減	R1	R2	増減	増減率(%)
4月	421	203	△218	2,312	1,035	△1,277	△55.2%
5月	423	180	△242	2,274	960	△1,314	△57.8%
6月	418	256	△163	2,173	1,340	△833	△38.3%
7月	415	267	△149	2,267	1,451	△816	△36.0%
8月	393	260	△133	2,155	1,398	△756	△35.1%
9月	422	294	△128	2,200	1,530	△670	△30.4%
10月	417	313	△104	2,229	1,667	△562	△25.2%
合計	-	-	-	15,610	9,383	△6,228	△39.9%

※ 千人未満、百万円未満を四捨五入しているため、合計の数値が一致しない場合があります。

#### 定期・定期外ともに大幅に減少

- ・ 10月時点の定期券の御利用状況について、定期券全体の減少率は▲20%超の減となっており、通勤定期券はリモートワークの浸透などにより▲10%超の減、大学生向けの通学（甲）定期券は、一部対面授業が開始されているものの▲50%超の減となっています。
- ・ 同じく10月時点の定期外の御利用状況について、定期外全体の減少率は▲約30%の減となっており、主に観光で御利用を頂いている「バス一日券」が▲55%超の減、「地下鉄・バス一日券」が▲50%の減となっています。
- ・ 今後も、インバウンドの回復が見込めないことや新しい生活スタイルの定着、オンライン授業の浸透により、御利用減の状況はしばらく継続するものと考えています。

※ 詳細は巻末資料 P.37～38, 40～41 を御参照ください >

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

## 他事業者と比較してもお客様数の回復は鈍い

- ・ 本市では、市バス、地下鉄ともに、他事業者と比べてお客様数の回復が鈍くなっています。
- ・ これは、観光で入洛される方や大学生の御利用が多いことが要因であると考えています。

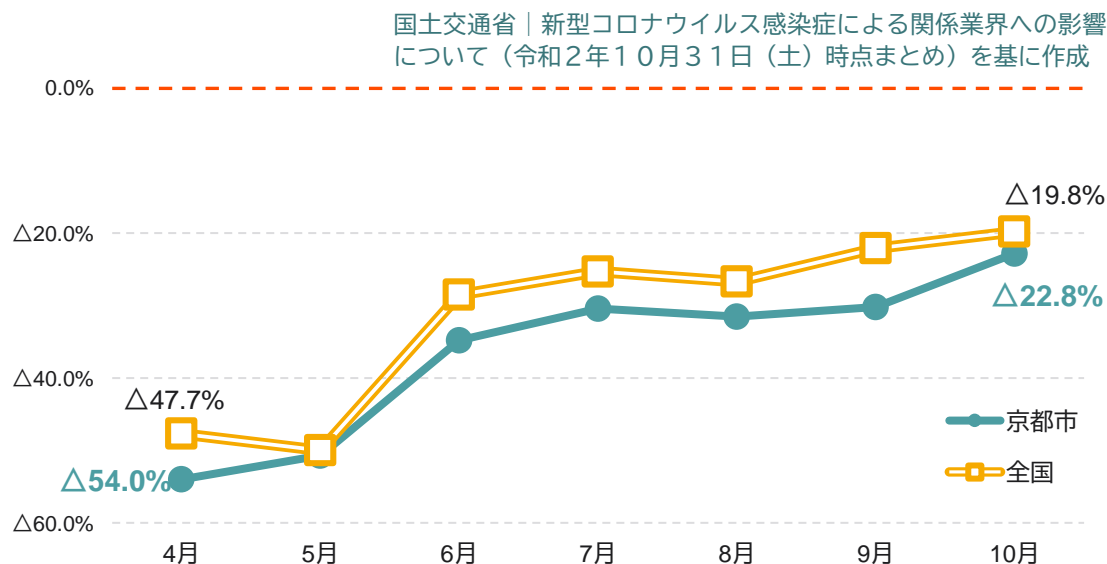
### ③ 市バス事業 | 他事業者とのお客様数の比較

- 令和2年4月からのお客様数の増減率を、全国の一般路線バス事業者※の平均値と比較しました。

※ 全国一般路線バス事業者  
国土交通省による「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」に回答した本市を含む172者

- お客様数の対前年度増減率について、緊急事態宣言解除後の6月以降、本市の減少率は、全国の平均値よりも8.1ポイント~3.0ポイント高く、お客様数の回復が鈍くなっています。

#### 全国一般路線バス事業者とのお客様数の対前年度増減率比較



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
京都市(%)	△54.0	△50.7	△34.8	△30.4	△31.5	△30.2	△22.8
全国(%)	△47.7	△50.0	△28.5	△25.3	△26.7	△22.1	△19.8
差(ポイント)	△6.3	△0.7	△6.3	△5.1	△4.8	△8.1	△3.0



#### ④ 地下鉄事業 | 他事業者とのお客様数の比較

- 令和2年4月からのお客様数の増減率を、全国地下鉄10事業者※の平均値と比較しました。

※ 全国地下鉄10事業者

民営：東京地下鉄(株)，大阪市高速電気軌道(株)

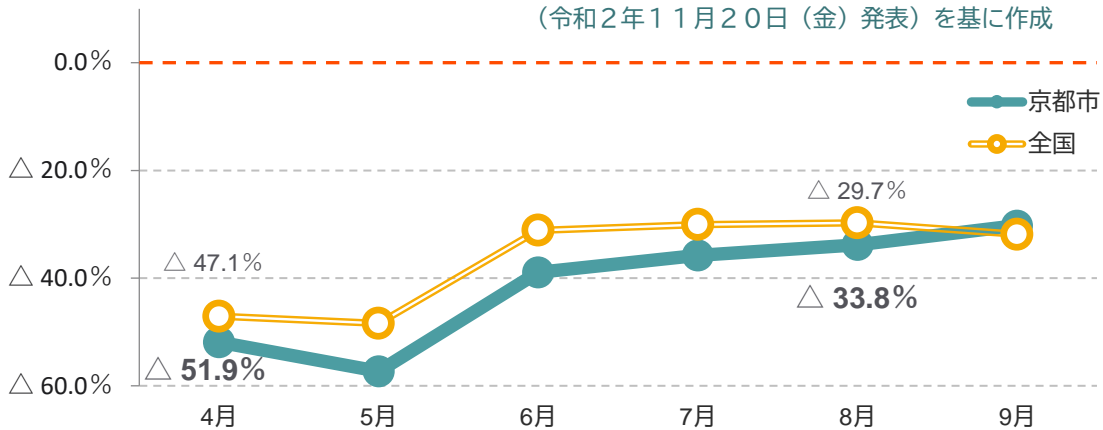
公営：札幌市，仙台市，東京都，横浜市，名古屋市，京都市，神戸市，福岡市

- お客様数の対前年度増減率について、緊急事態宣言解除後の6月から8月※では、本市の減少率は、全国の前年度平均値よりも7.8ポイント～4.1ポイント高く、お客様数の回復が鈍くなっています。

※ 本年9月までの数値が公表されていますが、昨年9月は、翌10月からの消費税増税前の定期券等の先買いの影響により、各事業者においてお客様数の増減の傾向が異なると考えられることから、8月までの数値で比較しています。

#### 全国地下鉄10事業者とのお客様数の対前年度増減率比較

(一社)日本地下鉄協会 | 全国地下鉄輸送人員速報  
(令和2年11月20日(金)発表)を基に作成



		4月	5月	6月	7月	8月	9月
月別	京都市 (%)	△51.9	△57.3	△38.9	△35.8	△33.8	△30.2
	全国 (%)	△47.1	△48.4	△31.1	△30.0	△29.7	△31.9
	差 (ポイント)	△4.8	△8.9	△7.8	△5.7	△4.1	1.7

#### 全国地下鉄10事業者とのお客様数(4～9月累計)の対前年度増減率比較

本市では、緊急事態宣言発令中の5月に、お客様数の8割削減を目標に取り組んだことによりお客様数が大幅に減少した影響が大きく、9月時点の累計の減少率は、全国の前年度平均値よりも5.1ポイント高くなっています。

		4月	5月	6月	7月	8月	9月
累計	京都市 (%)	△51.9	△54.6	△49.5	△46.0	△43.7	△41.4
	全国 (%)	△47.1	△47.8	△42.2	△39.1	△37.3	△36.3
	差 (ポイント)	△4.8	△6.8	△7.3	△6.9	△6.4	△5.1

## イ 減収の中での経営維持

### 事業の中止・経費削減の努力

コロナ感染拡大によりお客様数が減少している状況を踏まえ、予定していた混雑対策事業等を中止したほか、経費の削減にも努めました。

## 7月特別市会の承認を経て両事業合計▲2億円の事業費を減額

### ① 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による御案内の実施規模縮小

語学に堪能な学生スタッフが京都駅前など主要停留所にて市バスの御案内を行う「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」事業について、感染拡大防止のための対策を講じつつ、規模を縮小（年間750時間程度）して実施しています。

事業費 ▲ 23百万円

### ② 手ぶら観光や地下鉄・バスを組み合わせた観光ルートのPRの中止

海外のお客様をターゲットに、手ぶら観光や地下鉄・バスを組み合わせた観光ルートのPRを予定していましたが、外国人観光客の御利用が当面見通せないことを踏まえ、中止しました。

事業費 ▲ 24百万円

### ③ 大型手荷物に対応したバス車両の導入拡大の中止

大型手荷物に対応したバス車両の導入拡大を予定していましたが、お客様数が大幅に減少している状況を踏まえ、中止しました。

事業費 ▲ 78百万円

### ④ 観光に便利な系統における新たな車両デザインの導入拡大の中止

観光に便利な系統の新たな車両デザインの導入拡大を予定していましたが、お客様数が大幅に減少している状況を踏まえ、中止しました。

事業費 ▲ 2百万円

### ⑤ 市バスの旅客流動調査及びお客様アンケート調査の延期

今後の路線・ダイヤの在り方を検討するため、旅客流動調査及びお客様アンケート調査を予定していましたが、お客様数が大幅に減少している状況を踏まえ、次年度以降に延期しました。

事業費 ▲ 83百万円

## その他の事業見直し等

7月特別市会の承認を経て減額補正を行った事業以外についても、安全運行に直接かかわらないものについては、実施の効果やスケジュール等を精査し、中止や規模縮小等の見直しを行いました。

### 主な見直し事業等

- バス待ち環境の整備規模縮小 事業費 ▲ 28百万円
- 四条駅南改札口の改集札機増設の中止 事業費 ▲ 22百万円
- 地下鉄施設の外壁・屋上防水改修工事等の延期 事業費 ▲ 125百万円
- 市バス利用促進事業(謎解きイベント)の中止 事業費 ▲ 6百万円
- その他経常経費の削減等  
 ( コロナの影響による研修実施の見送り, 感染拡大地域への出張取止め,  
 多客時の輸送体制の見直しに伴う超過勤務の減,  
 時差出勤や勤務日の休日振替等による働き方の見直し 等 )

### 国の交付金を活用した一般会計支援や国の補助金の活用

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した一般会計支援の確保や国の補助金の活用により、財政負担の軽減を図りました。

#### ① 一般会計支援 | 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

	市バス事業	地下鉄事業
感染拡大防止対策等	188,400 千円	85,400 千円
運行に対する奨励金	246,600 千円	399,600 千円
<b>合計</b>	<b>435,000 千円</b>	<b>485,000 千円</b>

※ 金額は補正予算額です。

#### ② 国補助金 | 地域公共交通感染症拡大防止対策事業補助金

	市バス事業
抗ウイルス加工, お客様周知等	20,000 千円
車内密度を上げないよう配慮した実証運行	10,000 千円
<b>合計</b>	<b>30,000 千円</b>

※ 金額は交付決定額です。

交付金及び補助金については、事業執行の状況により、金額が変動します。

## 駅ナカ入店事業者の賃料減免等について

コロナ拡大による外出自粛要請などの影響により、駅ナカ入店事業者の皆様は、大変厳しい経営状況となりました。

交通局も同様に厳しい状況ではありましたが、今後も駅ナカビジネスを共に支えていただきたいとの思いの下、事業者の皆様にしっかりと寄り添い、経営を支援していくため、令和2年4月及び5月の2箇月間の固定賃料を半額に減免するとともに、支払いが困難な場合には支払いを猶予する措置を講じています。

また、事業者の皆様の売上向上に当たりましては、定例の会議や交通局職員によるヒアリングを通じて、事業者の皆様のニーズをきめ細やかに把握しながら、「With コロナ」に対応した販売促進策を実施してまいりました。

その結果、駅ナカビジネスの収入は、令和2年5月までの累計では▲37.2%の減少であったものが、10月までの累計では▲23.6%の減少まで回復しました。

※ これまでの駅ナカビジネスの収入推移は巻末資料 P.43 を御参照ください >

## ウ 令和2年度決算見込み

### 市バス事業は18年ぶりの赤字決算

- ・ 運賃収入が当初予算比▲65億円減の143億円となり、経常損益は▲52億円と、平成14年度以来18年ぶりの赤字となる見込みです。
- ・ 累積赤字への転落や資金不足が発生する状況には至らないものの、これまでに積み上げてきた未処分利益剰余金や資金剰余額が大幅に減少します。

### ① 市バス事業 | 令和2年度決算見込み（令和2年12月時点）

	令和2年度 当初予算	令和2年度 決算見込み	差引
経常収入（A）	223 億円	160 億円	▲63 億円
運賃収入	208 億円	143 億円	▲65 億円
お客様数（1日当たり）	372 千人	253 千人	▲119 千人
経常支出（B）	231 億円	212 億円	▲19 億円
経常損益（A－B）	▲8 億円	▲52 億円	▲44 億円
未処分利益剰余金	59 億円	18 億円	▲41 億円
資金剰余額	66 億円	22 億円	▲44 億円

※ 消費税及び地方消費税を除きます。

## 地下鉄事業は6年ぶりの赤字決算，経営健全化団体となる可能性大

- ・ 運賃収入が当初予算比▲92億円減の174億円となり，経常損益は▲55億円と，平成26年度以来6年ぶりの赤字となる見込みです。
- ・ 既に300億円を超える累積資金不足額を抱える厳しい経営状況にある中での大幅な収支悪化であり，令和2年度決算において，経営健全化団体となる可能性が極めて高い状況です。

### ② 地下鉄事業 | 令和2年度決算見込み（令和2年12月時点）

	令和2年度 当初予算	令和2年度 決算見込み	差引
経常収入（A）	346 億円	256 億円	▲90 億円
運賃収入	266 億円	174 億円	▲92 億円
お客様数（1日当たり）	409 千人	273 千人	▲136 千人
経常支出（B）	327 億円	311 億円	▲16 億円
経常損益（A－B）	19 億円	▲55 億円	▲74 億円
現金収支 （償却前損益）	121 億円	46 億円	▲75 億円
企業債等残高	3,385 億円	3,438 億円	53 億円
累積資金不足	293 億円	371 億円	78 億円

※ 消費税及び地方消費税を除きます。

※ 決算見込みの企業債等残高は，特別減収対策企業債65億円を含みます。

#### （参考）特別減収対策企業債

新型コロナウイルス感染症の影響による減収等に伴い発生する資金不足への対応として，令和2年度の特例措置として発行が認められた企業債

この債の活用や銀行等からの借入金により，不足する運転資金を賄うことで，日々の運行を確保します。

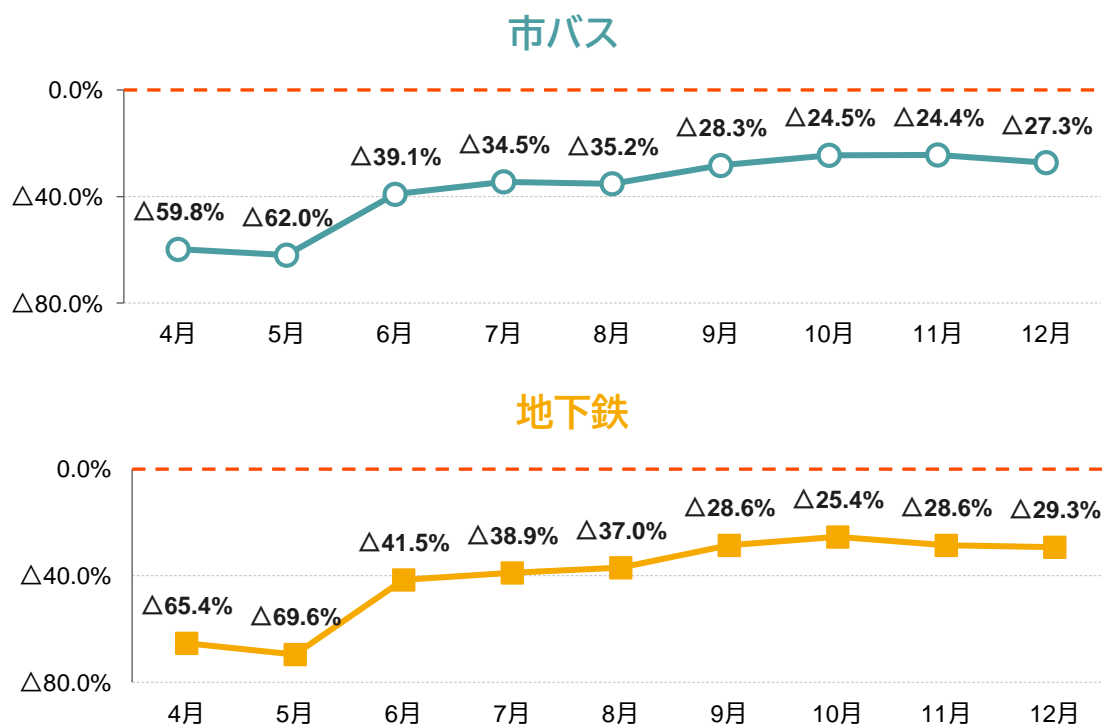
### (3) 令和3年度以降の見通し

#### 今後も予断を許さない状況

- 緊急事態宣言解除後は、お客様数は緩やかな回復傾向にありましたが、直近11月、12月の速報値では、横ばいないし若干悪化しています。
- 今後、直ちにコロナ感染拡大以前の御利用状況まで回復する目途は立たず、予断を許さない状況です。

#### 令和2年4月から12月直近(13日(日))までのお客様数(対前年度減少率)

※ 市バスは計数器、地下鉄は改札通過人員による速報値



この状況が続けば

**最悪**の場合

運賃改定や路線・ダイヤの  
大幅な見直しの検討も必要に...

かつてない  
**危機的な  
経営状況**

### 3 「市民の足」を守るために

将来にわたり「市民の足」を守り続けるために  
今できることを速やかに実施

- 令和2年度は両事業ともに赤字決算となる見込みであり、かつ、今後もお客様数の大幅な回復は見込めない危機的な経営状況です。
- このような中でも、将来にわたり「市民の足」を守り続けるために、今できることを速やかに実施します。

#### (1) コロナ感染拡大防止対策の徹底と利用の促進

##### ア お客様に安心して御利用いただくための取組（継続実施）

両事業の経営状況の改善に向けては、1人でも多くの皆様に御利用いただくことが何よりも重要であり、この間、市バス・地下鉄全車両の抗ウイルス加工をはじめ、コロナ感染拡大防止対策を間断なく実施してきました。

また、職員一人ひとりにおいても、公共交通機関に従事する者としての責任感をしっかりと持ち、自宅及び職場での毎日の検温、マスク着用、手洗い・うがいなど、感染防止対策を徹底して実践してまいりました。

今後も、お客様に安全・安心に市バス・地下鉄を御利用いただけるよう、引き続きコロナ対策の取組を推進してまいります。

＜ 詳細は P.04～07 を御参照ください

## イ 利用促進の取組

この間、増収・増客に向け、「地下鉄・市バスお客様1日80万人推進本部」による全庁体制での取組を進めてきましたが、コロナ感染拡大の影響により、大規模イベントの開催や、「地下鉄・バス一日券」の販売促進といった取組が実施できない状況となっています。

今後の見通しは不透明ですが、庁内関係所属との連携や、「チーム『電車・バスに乗るっ』」の枠組みを最大限に活用しながら、民間の鉄道やバスを含めた公共交通の利用促進など、実施可能な取組を全力で推進してまいります。

(参考) 令和2年度における主な取組

- 西日本ジェイアールバス(株)との連携による市バスICOCA定期券の共通利用化
- 西日本ジェイアールバス(株)との連携による高雄地域への均一運賃区間の拡大
- 市バスの柵ノ尾への延伸
- 「高雄もみじちゃん祭り2020」開催に伴う臨時バスの運行及び企画券の発売
- 京阪電気鉄道(株)との連携による「京都からもうひとつ旅」の発行
- 区役所・支所と連携したフォトコンテストの実施(洛西支所, 南区役所, 深草支所)
- 交通局が発行する情報誌(「おふたいむ」)を活用した地元商店街のPR
- 市内ホテルへの, 乗車券組込プラン造成や新規の販売取扱いの営業による, 「地下鉄・バス一日券」の販売経路の拡大
- 「Go To トラベル事業」における地域共通クーポンの取扱い開始に合わせたプロモーション活動
- 地下鉄・市バスの魅力を発信する取組

## (2) 経費の削減努力

コロナの影響により危機的な経営状況にあることを踏まえ、超勤時間縮減をはじめとする人件費の抑制や、車両・設備の更新計画の見直しによる費用の削減等、経費の削減に向けた点検・見直しを継続します。



### (3) ゼロベースでの事業見直し

- 日々の運行に必要な設備更新等はしっかりと行います。
- 一方で、現下の厳しい経営状況を踏まえ、経営ビジョンで掲げていた事業であっても、スケジュールや規模などについて見直します。

#### ア 大規模投資を伴う事業の見直し

##### 地下鉄烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置に向けた車両改造の延期

地下鉄烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置については、車両の改造等も含め約110億円もの巨額の事業費を要すること、かつ、一般会計からの出資等を前提とする事業であり、令和3年度に着手することとしていた車両改造を延期します。

なお、令和4年度に予定している北大路駅への先行設置については、運行管理システムの更新に合わせて工夫することで、京都駅等の既設駅と同じ車両改造を伴わない方式で実施可能であるため、予定どおり取り組みます（今年度に設計着手済み）。

##### 市バスの均一運賃区間全系統への前乗り後降り方式拡大の延期

混雑対策として取組を進めてきた市バスの前乗り後降り方式については、100号系統をはじめとする急行系統で実施し、令和2年度末までに東山方面や金閣寺方面への導入が完了する予定です。

今後の均一運賃区間の全系統への拡大については、令和3年度に着手することとしていましたが、10億円を上回る事業費が見込まれること、かつ、宿泊税を財源とした一般会計補助金の充当を予定している事業であることから、延期します。

#### イ その他の事業の見直し

その他の事業についても、安全運行に直接かわらないものについては、実施の効果やスケジュール等を精査し、中止や規模縮小などの見直しをしっかりと行ってまいります。

##### 見直し事業の一例

- 地下鉄運行情報等お知らせモニターの設置
- バス待ち環境の整備

## (4) 御利用状況に応じた市バスダイヤの見直し

- お客様数が大幅に減少している状況を踏まえ、通勤・通学の時間帯のダイヤは確保したうえで、近年、お客様数の増加を踏まえて充実してきた昼間時間帯のダイヤについて、御利用状況に応じた見直しを行います。
- また、今年度の実施を見送った、今後の路線・ダイヤの在り方を検討するための旅客流動調査及びお客様アンケート調査について、令和3年度中の実施に向け準備を進めており、詳細については令和3年2月予算市会においてお示しし、御審議を頂く予定です。

## (5) コロナ以前からの経営課題への早期対応 ～各種割引乗車券等の抜本的な見直し～

- 経営ビジョンでお示ししているとおり、市バスの一人当たり乗車運賃が他都市に比べて低いこと、御利用の頻度にかかわらず全国10種類のICカードで乗継割引を適用していること、トラフィカ京カード等の磁気カードの市場が縮小していること、移動経路の分散化が必要であることなどの諸課題に対応するため、各種割引乗車券等の抜本の見直しを進めてきました。
- 現下の危機的な経営状況も踏まえ、次のとおり見直しを行います。

### ア 見直しの方針

- ・ 平成12年当時は700円で発売し、当面の間600円としている「バス一日券」等の企画乗車券を点検し、価格適正化を実施
- ・ 運賃割引については、誰もが利用できるものから市民を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換
- ・ 混雑対策（三密対策）として、移動経路の分散化を図るため、将来的なバス・バス無料乗継を目指し、乗継割引を軸とした割引制度へ転換
- ・ コストが増加傾向にある磁気カードを縮小し、スムーズな乗降と将来のデータ活用が期待できるICカードの利用促進を図るため、割引適用をICカード利用時に集約

## イ 抜本的見直しの内容

### 一日乗車券等の価格適正化

当面の間600円としている「バス一日券」をはじめとした各種一日（二日）券について、以下のとおり価格適正化を行います。

	現行価格※	新価格※	備考
バス一日券	600円 (300円)	700円 (350円)	平成12年当時の価格は700円
地下鉄・バス一日券	900円 (450円)	1,100円 (550円)	平成30年当時の価格は1,300円
地下鉄・バス二日券	1,700円 (850円)	廃止	磁気カードの縮小方針により廃止
地下鉄一日券	600円 (300円)	800円 (400円)	5区(360円)の往復より安価であることを是正
京都修学旅行1day チケット	700円	適正価格900円 のところ 当面800円	上段の価格が適正と考えていますが、修学旅行誘致の観点から、当面の間、下段の価格で発売
京都修学旅行1day チケット 【京阪電車拡大版】	1,000円	適正価格1,200円 のところ 当面1,100円	

※ 価格の上段は大人、下段（ ）は小児

### 各種割引乗車券からポイントサービスへの転換

各種割引乗車券等については、ICカードによるポイントサービスへ移行し、市民の皆様を中心とした利用頻度の高い方を対象としたサービスとします。

#### ① ポイントサービスの新規導入

市民の方が多く利用されている「ICOCA」「PiTaPa」限定で、条件を満たした方にポイントを還元する登録型のポイントサービスを導入します。

#### ② 各種割引乗車券の見直し

ポイントサービスの導入に合わせて、トラフィカ京カード、昼間回数券、全国10種類のICカードによる乗継割引、PiTaPaの利用額割引及び市バスまたは京都バスと地下鉄の連絡普通券を廃止します。

※ 京阪バス、京阪京都交通と地下鉄の連絡普通券は継続します。

## (6) 国に対する抜本的な支援の要望

- コロナの影響により、市バス・地下鉄事業が置かれている非常に厳しい経営状況は、一交通事業者で解決できるものではないため、令和2年4月以降、数次にわたり、国に対して公共交通の維持・確保に向けた抜本的な支援を要望してきました。
- また、京都市会からも、コロナの影響下における公営企業の損失補填を求める意見書を国に対し提出いただいております。
- 引き続き、現在の窮状をしっかりと国にお伝えし、市会とも連携しながら、抜本的な支援を求めてまいります。

(参考) 京都市会からの国に対する意見書(抜粋)

新型コロナウイルス感染症の影響下における公営企業の損失補填を求める意見書  
(令和2年10月27日提出)

京都市交通局の市バス・地下鉄事業においては、大幅に乗客数が減少し、現在も昨年比べて大きく下回っている。このような状況の中で、今年度の赤字を試算したところ、市バス事業では最大85億円、地下鉄事業では最大89億円、本年3月の水準に乗客数が戻ったと仮定しても、市バス事業で75億円、地下鉄事業で73億円の赤字が見込まれている。地下鉄事業では、令和2年度の決算の段階で「経営健全化団体」へと転落する可能性が高くなっている。京都市交通局としても、費用の削減への取組を進めているが、乗客数が回復しない中で非常に厳しい経営環境となっており、今後は、運賃の値上げも検討せざるを得ない状況である。特に、独立採算で運営される公営交通事業は、市民の日常的な交通手段として重要な役割を果たしてきており、市民が利用しやすい運賃での運行が今後も求められる。

よって国におかれては、公営企業がこれまで果たしてきた役割を踏まえ、新型コロナウイルス感染症により大幅に減少した収入を補填することを求める。

### 令和2年度に創設された支援措置

#### 地域公共交通感染症拡大防止対策に係る補助制度(令和2年度限り・地下鉄は対象外)

地域公共交通事業者が行う、車両の抗ウイルス・抗菌対策や駅の衛生対策など、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策に対する補助制度

#### 特別減収対策企業債制度(令和2年度限り)

新型コロナウイルス感染症の影響による資金不足に対する資金手当として、減収により新たに生じた資金不足を対象に発行することができる企業債で、利息負担の2分の1について一般会計から補助金を繰り出すことができる(一般会計補助の80%について特別交付税により措置)。

## 令和3年度予算に向けた国への要望項目

- ・ 地域公共交通感染症拡大防止対策に係る補助制度について、予算を大幅に増額したうえで、地下鉄事業を補助対象に含めるとともに、運行を維持継続するために必要な経費についても補助対象とすること、また、令和3年度も継続すること
- ・ 特別減収対策企業債制度について、無利子での貸付制度とするなど、財政措置を拡充し、令和3年度においても継続すること

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度  
の取組及び  
今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

### 中長期の経営計画の策定 ～安定経営への道筋を示すために～

- コロナの影響によるお客様数の減少はあまりに大きく、今できることとしてお示しした取組だけでは、現在の危機的な経営状況を打破することはできません。
- お客様数がどのように推移していくかは不透明な状況であり、現時点で今後の経営計画を策定することは困難であることから、今後のお客様数の回復状況や国の動向をしっかりと見極めつつ、令和3年度中に中長期の経営計画を策定し、両事業の安定経営に向けた方向性をお示しいたします。

資料編

コロナ対策を徹底しています！

# 市バス・地下鉄を 安心して御利用ください

## コロナ対策を徹底して運行中



### 全車両の抗ウイルス加工

つり革・手すり・ガラス・座席・壁面・扉など車内全般に、抗ウイルス・抗菌加工をしています。



### 車両・駅の定期消毒

つり革・手すり、駅のエレベーターなど、お客様が触れることが多い箇所の定期消毒を実施しています。



### 車内・駅の換気対策

換気装置や空調装置、窓開け、停車時のドア開放により、車内・駅構内は十分に換気しています。寒い季節ですが御協力をお願いします。



### アルコール消毒液の設置

地下鉄全駅、バスターミナル、案内所及び定期券発売所に、アルコール消毒液を設置しています。



### 緊急消毒対応

コロナに感染された方が御利用になられていたことが判明した車両は、緊急消毒を実施しています。



### 感染予防対策

運転士、駅職員・乗務員は、毎日検温を行い、健康管理を徹底。体調の悪い職員は出勤不可としています。

## お客様へのお願い



### マスクの着用

御利用の際は、マスク着用に御協力をお願いします。



### 会話は控えめに

車内・ホームでの会話はできるだけ控えめにさせていただくよう御協力をお願いします。



### 手洗い

乗車前・乗車後の、手洗い・手指消毒に御協力をお願いします。

# 資料編

## 令和元年度決算 | 市バス事業

### 市バス事業 | 決算の主要数値

	H30	R1	増減
在籍車両数	818 両	822 両	4 両
走行キロ数 (1日平均)	87.9 千 km	88.0 千 km	0.1 千 km
経常収入 (A)	216 億円	213 億円	△3 億円
運賃収入	204 億円	200 億円	△4 億円
お客様数 (1日当たり)	364 千人	357 千人	△6.7 千人
経常支出 (B)	197 億円	211 億円	14 億円
経常損益 (A - B)	19 億円	2 億円	△17 億円
未処分利益剰余金	92 億円	69 億円	△23 億円
資金剰余額	56 億円	65 億円	9 億円
企業債残高	47 億円	53 億円	6 億円

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び  
今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

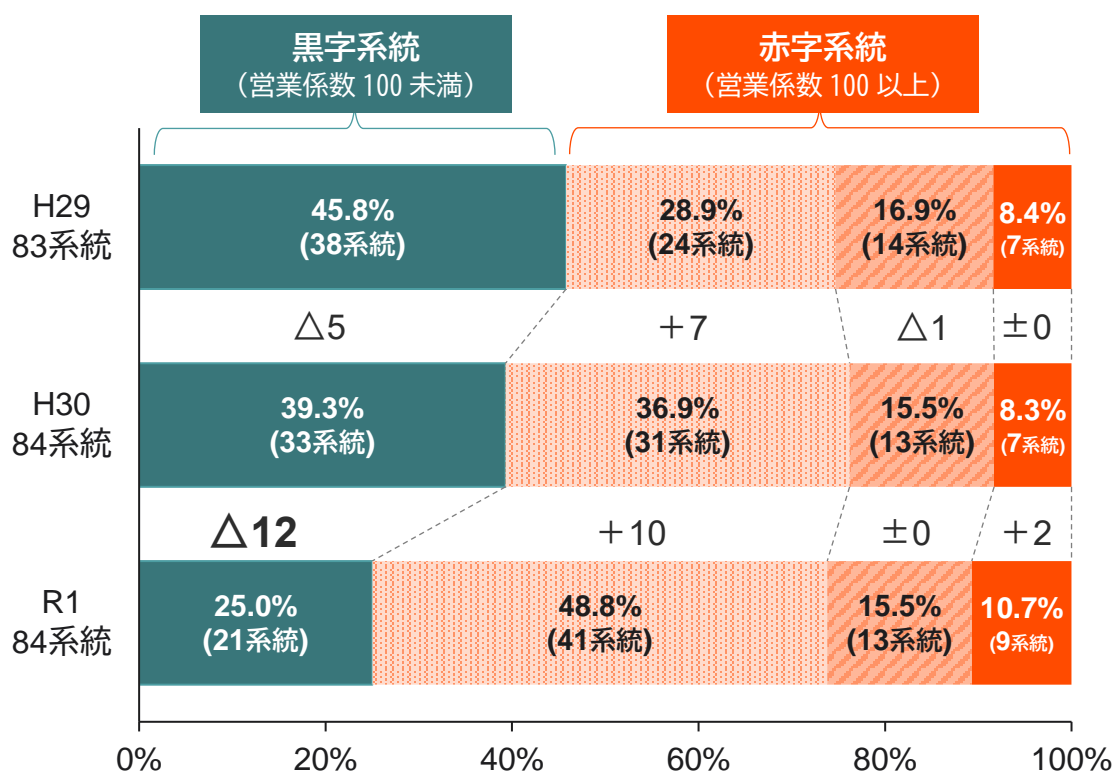
## 市バス事業 | 系統別の収支状況

- 令和元年度は、バス運転士等の担い手不足の影響により、運営コストが急激に増加したことに加え、令和2年2月以降、コロナの影響によりお客様数が大幅に減少したため、平成30年度と比較して12系統が黒字から赤字に転じました。
- 全体のうち75%の赤字系統を、残りの25%の黒字系統で支えている状況にあります。

### 市バスの営業係数（※）の推移（過去3年間）

※ 営業係数とは、100円の収入を得るために必要な費用を示す指標であり、当指標が100未満なら黒字系統、100を超えれば赤字系統であることを示します。

- 黒字系統 (営業係数99以下)
- 赤字系統 (営業係数100~150)
- 赤字系統 (営業係数151~200)
- 赤字系統 (営業係数201以上~)





## 市バス事業 | 主な公営バス事業者6都市(※)との 走行1キロ当たり収支比較

他の6都市平均と比べて、経常収入は131円低いものの、経常費用が145円低いことにより、7都市中3位の黒字を計上できています。

※ 公営バス事業者6都市  
仙台市，東京都，横浜市，川崎市，名古屋市，神戸市  
(東京都，横浜市，川崎市，名古屋市については，貸切バス事業を含みます。)

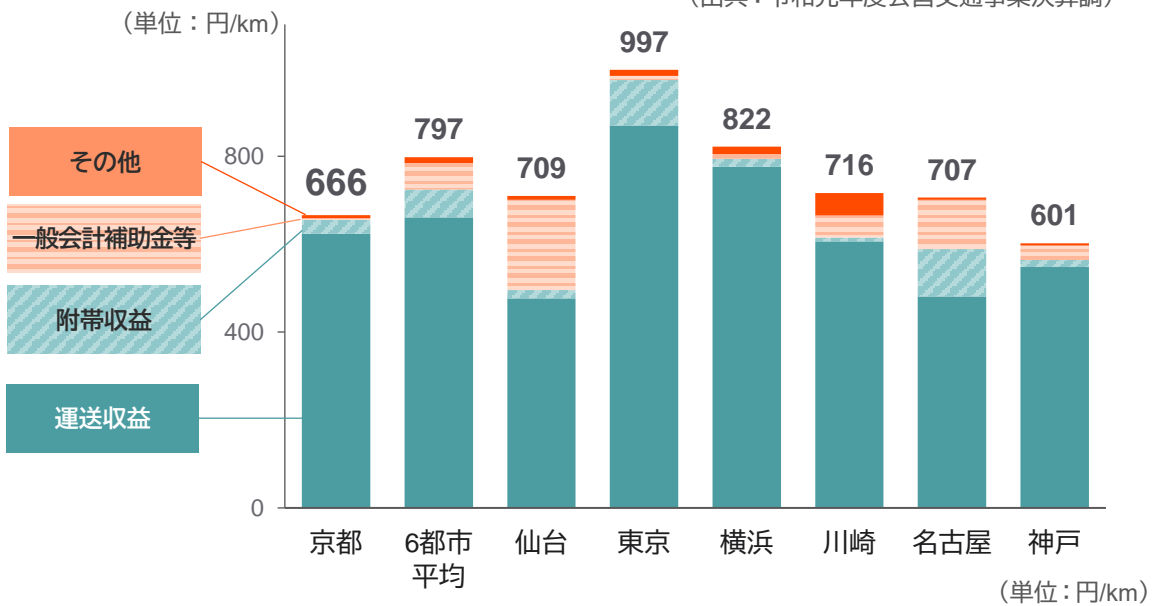
### ① 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収入

他都市平均と比べ、収入の根幹である「運送収益」は37円低く、また一般会計からの任意補助金に頼らない自立した経営により「一般会計補助金等」も低いことから、「経常収入」は131円低くなっています。

### 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収入比較

主たる営業活動により生じた収入を走行キロで除したものです。

(出典：令和元年度公営交通事業決算調)



	京都市 (A)	6都市平均 (B)	差 (A-B)	仙台	東京	横浜	川崎	名古屋	神戸
運送収益	624	661	△37	477	870	776	606	481	548
附帯収益	31	64	△33	19	103	18	9	108	16
一般会計補助金等	4	60	△56	205	10	11	50	112	33
その他	7	14	△7	9	14	17	51	5	5
合計	666	797	△131	709	997	822	716	707	601

※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

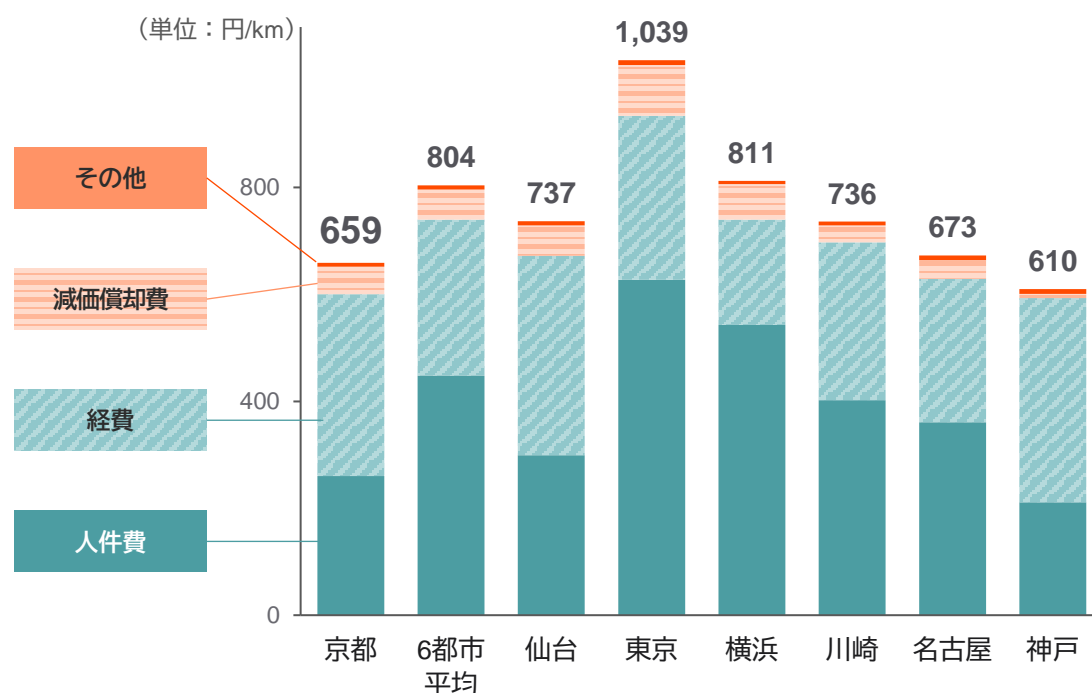
## ② 市バス事業 | 走行1キロ当たりの支出

バス運転士等の担い手不足の影響により運営コストが増加し、他都市平均と比べて「経費」は48円高くなっていますが、「人件費」は188円低いことなどから、「経常費用」は145円低くなっています。

### 市バス事業 | 走行1キロ当たりの支出比較

主たる営業活動により生じた支出を走行キロで除したものです。

(出典：令和元年度公営交通事業決算調)



(単位：円/km)

	京都市 (A)	6都市平均 (B)	差 (A-B)	仙台	東京	横浜	川崎	名古屋	神戸
人件費	260	448	△188	299	627	543	402	361	211
経費	340	292	48	373	307	197	295	268	382
減価償却費	52	56	△4	57	95	66	32	35	8
その他	7	8	△1	8	9	6	7	9	9
合計	659	804	△145	737	1,039	811	736	673	610

※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

### ③ 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収支差

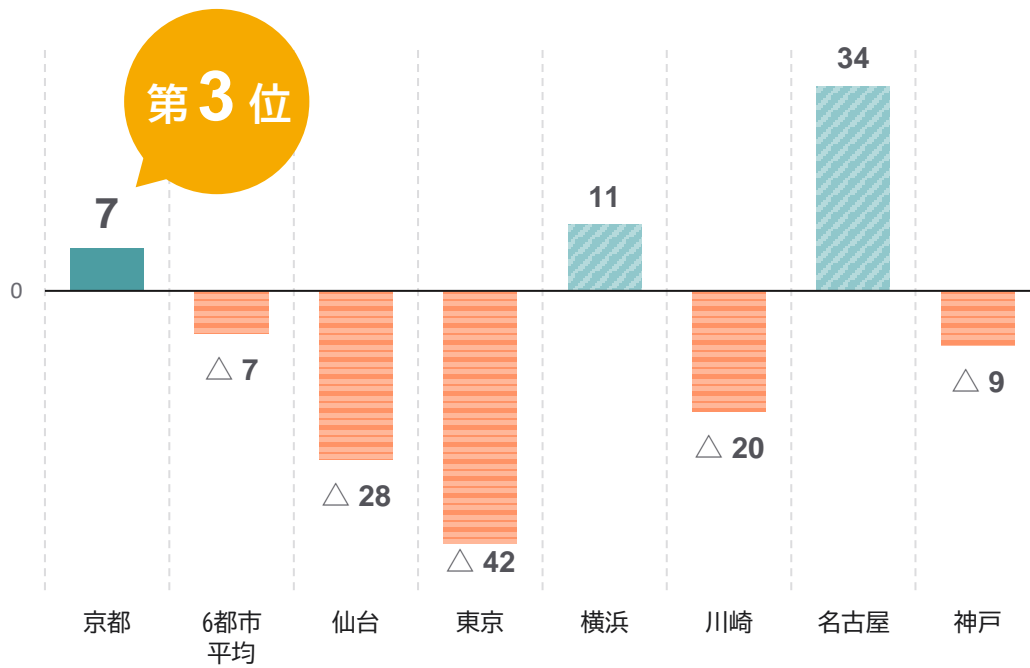
他都市平均の収支差は▲7円の赤字である中、本市の収支差は7円と、7都市中3位の黒字を計上できています。

#### 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収支差比較

市バスが1キロ走行するごとに発生する「収支差」を示しています。

(単位：円/km)

(出典：令和元年度公営交通事業決算調)



(単位：円/km)

	京都市 (A)	6都市平均 (B)	差 (A-B)	仙台	東京	横浜	川崎	名古屋	神戸
経常収入	666	797	△131	709	997	822	716	707	601
経常支出	659	804	△145	737	1,039	811	736	673	610
収支差	7	△7	14	△28	△42	11	△20	34	△9
(順位)	(3位)	—	—	(6位)	(7位)	(2位)	(5位)	(1位)	(4位)

※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

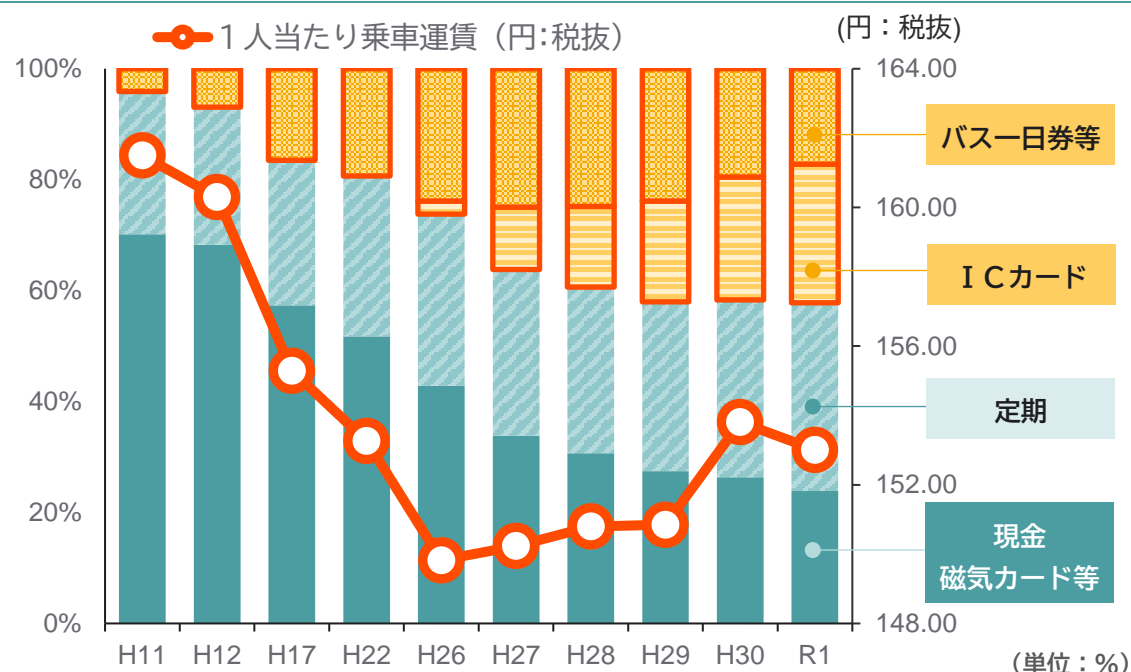
## 市バス事業 | 1人当たり乗車運賃の状況

### ① 券種別お客様割合と1人当たり乗車運賃の推移

- 「バス一日券」をはじめとする割引率の高い乗車券の御利用割合が高いことや、御利用の頻度にかかわらず、全ての御利用者を対象に乗継割引を適用している「ICカード」の御利用割合が高いことにより、お客様1人当たり乗車運賃は低い水準にあります。
- 平成30年3月の「バス一日券」の価格適正化により、若干の改善があり、令和元年度は153円台となっていますが、他都市に比べると依然として低い水準にあります。

◀ 他都市の1人当たり乗車運賃は P.02 を御参照ください

### 券種別お客様割合と1人当たり乗車運賃の推移



	H11	H12	H17	H22	H26	H27	H28	H29	H30	R1
バス一日券等	4.1	6.9	16.5	19.3	23.9	24.9	24.8	23.9	19.5	17.2
ICカード	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	11.3	14.5	18.1	22.2	24.9
定期	25.7	24.8	26.2	29.0	30.9	29.9	29.9	30.6	32.0	33.9
現金, 磁気カード等	70.2	68.3	57.3	51.7	42.9	33.8	30.7	27.4	26.3	23.9
1人当たり乗車運賃(税抜)	161.50 円	160.30 円	155.29 円	153.26 円	149.83 円	150.23 円	150.80 円	150.85 円	153.81 円	153.01 円

※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

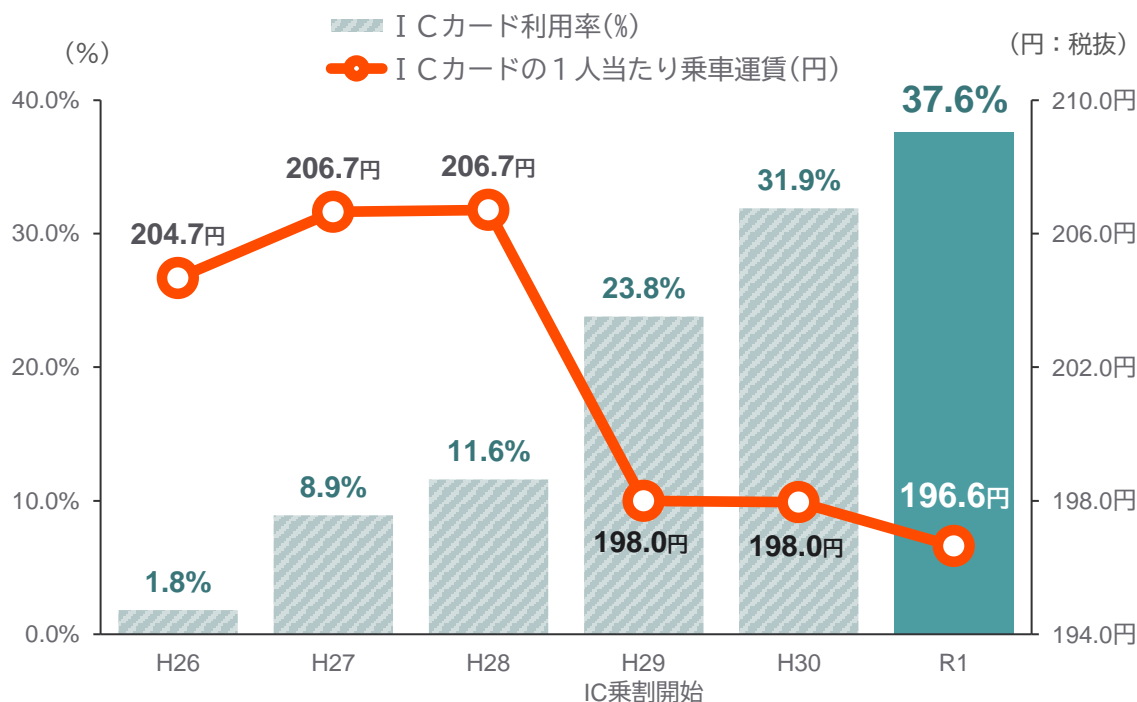
(参考) 「バス一日券」の価格推移

- 平成 7年1月 発売開始 (600円)
- 平成 8月9月 価格改定 (600円→700円)
- 平成12年4月 価格改定 (700円→500円)
- 平成30年3月 価格改定 (500円→600円)

## ② ICカードの1人当たり乗車運賃及び利用率の推移

10種類のICカードによる運賃の乗継割引（バス⇔バス，バス⇔地下鉄）を適用した平成29年度から，ICカードの1人当たり乗車運賃が低下しています。

### ICカードの1人当たり乗車運賃及び利用率の推移



	H26	H27	H28	H29 IC乗割開始	H30	R1
ICカード利用率 (%)	1.8%	8.9%	11.6%	23.8%	31.9%	37.6%
ICカードの 1人当たり乗車運賃 (円：税抜)	204.7円	206.7円	206.7円	198.0円	198.0円	196.6円

(参考) ICカードによる乗継割引サービス

ICOCAやPiTaPa, Suicaなど全国相互利用対応のICカードで，市バス，地下鉄，京都バスを乗り継いだ場合，2乗車目の運賃を割引き

- ・バス⇔バス 90円割引（1回目の運賃支払時から2回目の運賃支払時までが90分以内の場合に適用）
- ・バス⇔地下鉄 60円割引（当日中に乗り継いだ場合に適用）

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び  
今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

## 令和元年度決算 | 地下鉄事業

### 地下鉄事業 | 決算の主要数値

	H30	R1	増減
在籍車両数	222 両 [37 編成]	222 両 [37 編成]	-
走行キロ数 (1日平均)	58.0 千 km	58.0 千 km	0 千 km
経常収入 (A)	333 億円	333 億円	0 億円
運賃収入	257 億円	257 億円	0 億円
お客様数 (1日当たり)	397 千人	400 千人	3.4 千人
経常支出 (B)	310 億円	310 億円	0 億円
経常損益 (A - B)	23 億円	23 億円	0 億円
有利子負債	3,843 億円	3,750 億円	△93 億円
累積資金不足	314 億円	305 億円	△9 億円
企業債等残高	3,529 億円	3,445 億円	△84 億円

## 地下鉄事業 | 公営地下鉄事業者7都市(※)との 走行1キロ当たり収支比較

他の7都市平均と比べて経常収入は166円高いものの、経常費用は、減価償却費と利息負担が大きく270円も高いため、他都市平均の半分程度である111円の黒字にとどまっています。

※ 公営地下鉄事業者7都市  
札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、神戸市、福岡市

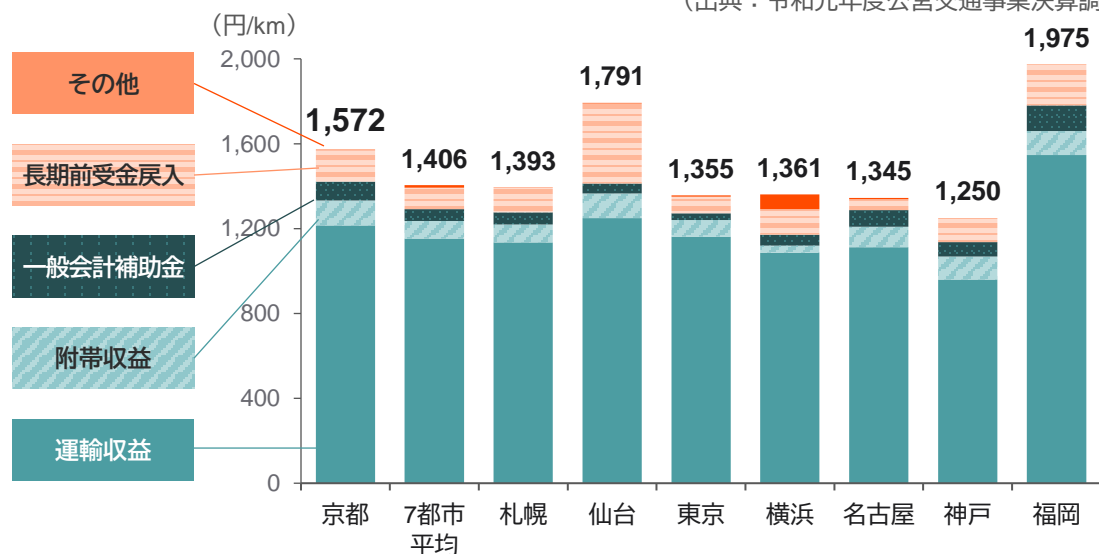
### ① 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収入

他都市平均と比べ、収入の根幹となる「運輸収益」は62円高く、駅ナカビジネスの積極的展開などにより「附帯収益」が34円高いことから、「経常収入」は166円高くなっています。

#### 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収入比較

主たる営業活動により生じた収入を走行キロで除したものです。

(出典：令和元年度公営交通事業決算調)



(単位：円/km)

	京都市 (A)	7都市平均 (B)	差 (A-B)	札幌	仙台	東京	横浜	名古屋	神戸	福岡
運輸収益	1,215	1,153	62	1,135	1,250	1,162	1,086	1,112	959	1,547
附帯収益	117	83	34	84	116	78	33	96	110	113
一般会計補助金	90	55	35	57	47	32	52	79	68	120
長期前受金戻入	147	102	45	116	377	78	121	52	111	195
その他	3	12	△9	1	3	6	69	5	2	0
合計	1,572	1,406	166	1,393	1,791	1,355	1,361	1,345	1,250	1,975

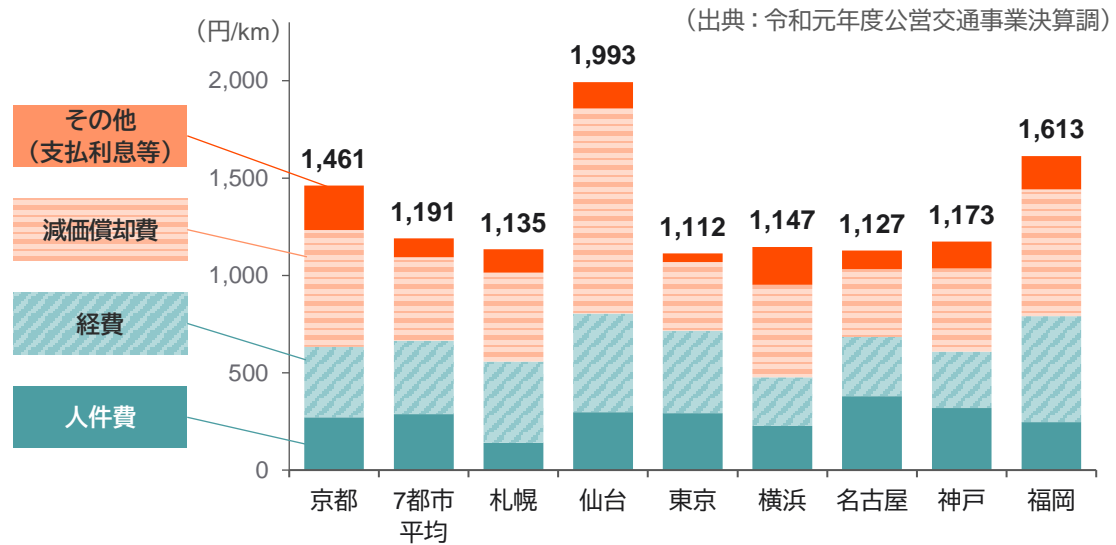
※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

## ② 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの支出

他都市平均と比べ、「人件費」や「経費」は16円低いものの、建設費や設備投資に係る費用である「減価償却費」と支払利息を含む「その他」の経費が上回っていることなどから、「経常費用」は270円高くなっています。

### 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの支出比較

主たる営業活動により生じた支出を走行キロで除したものです。



(単位：円/km)

	京都市 (A)	7都市平均 (B)	差 (A-B)	札幌	仙台	東京	横浜	名古屋	神戸	福岡
人件費	271	287	△16	140	297	293	227	380	319	247
経費	361	377	△16	417	507	422	249	304	289	543
減価償却費	601	429	172	457	1,054	354	476	348	428	651
その他 (支払利息等)	228	98	130	121	135	44	194	95	137	172
合計	1,461	1,191	270	1,135	1,993	1,112	1,147	1,127	1,173	1,613

※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。



### ③ 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収支差

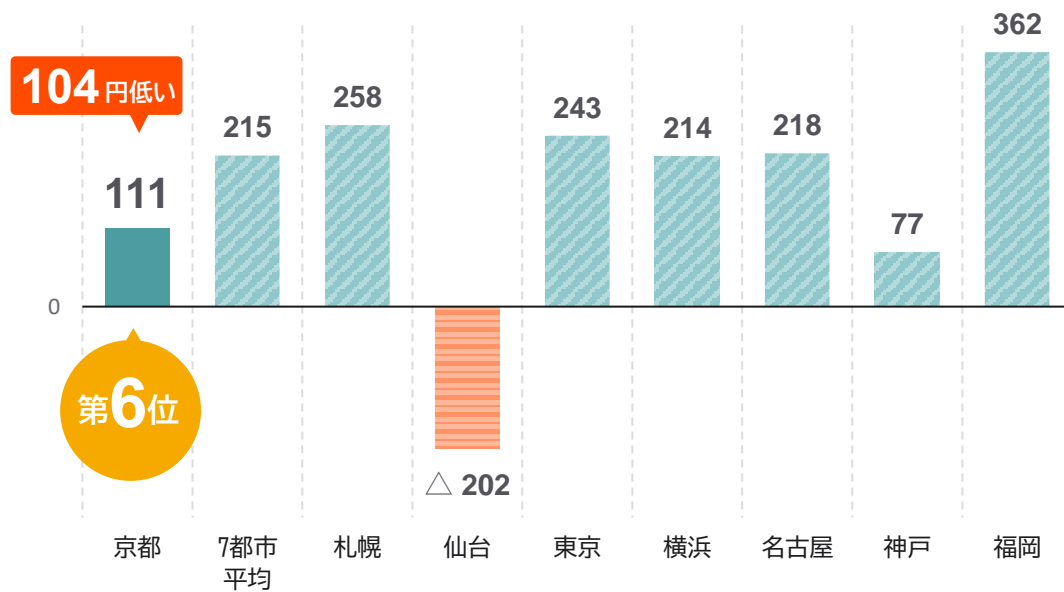
本市の走行1キロ当たりの収支差は、111円の黒字ではあるものの、他都市平均よりも104円低くなっています。

#### 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収支差

地下鉄が1キロ走行するごとに発生する「収支差」を示しています。

(円/km)

(出典：令和元年度公営交通事業決算調)



(単位：円/km)

	京都市 (A)	7都市平均 (B)	差 (A-B)	札幌	仙台	東京	横浜	名古屋	神戸	福岡
経常収入	1,572	1,406	166	1,393	1,791	1,355	1,361	1,345	1,250	1,975
経常支出	1,461	1,191	270	1,135	1,993	1,112	1,147	1,127	1,173	1,613
収支差	111	215	△104	258	△202	243	214	218	77	362
(順位)	(6位)	—	—	(2位)	(8位)	(3位)	(5位)	(4位)	(7位)	(1位)

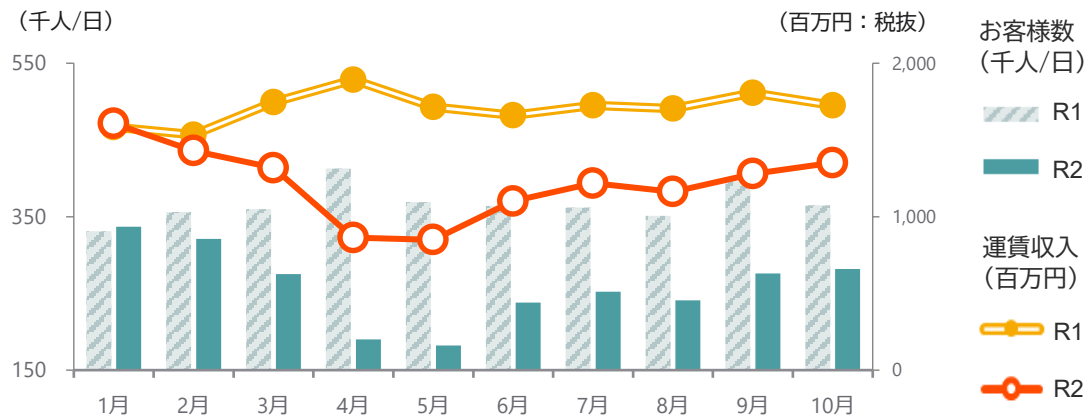
※ 数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合があります。

# コロナの影響と御利用状況の分析 | 市バス事業

## 市バス事業 | お客様数の推移

令和2年4月から10月までの7箇月間の運賃収入は、対前年度比で▲44億円（▲36.0%）、1日当たり2千万円の減収となっています。

### 市バス事業 | 令和2年1月から10月までのお客様数と運賃収入



	お客様数 (千人/日)			運賃収入 (百万円：税抜)			
	R1	R2	増減	R1	R2	増減	増減率(%)
1月	331	337	6	1,583	1,608	25	1.6%
2月	356	321	△34	1,534	1,429	△106	△6.9%
3月	360	275	△85	1,747	1,318	△430	△24.6%
4月	413	190	△223	1,892	863	△1,029	△54.4%
5月	369	182	△187	1,715	849	△866	△50.5%
6月	364	238	△127	1,661	1,101	△559	△33.7%
7月	362	252	△110	1,725	1,218	△507	△29.4%
8月	351	241	△111	1,705	1,162	△543	△31.8%
9月	396	276	△120	1,807	1,279	△528	△29.2%
10月	365	282	△83	1,725	1,351	△374	△21.7%
4～10月合計	—	—	—	12,230	7,824	△4,405	△36.0%

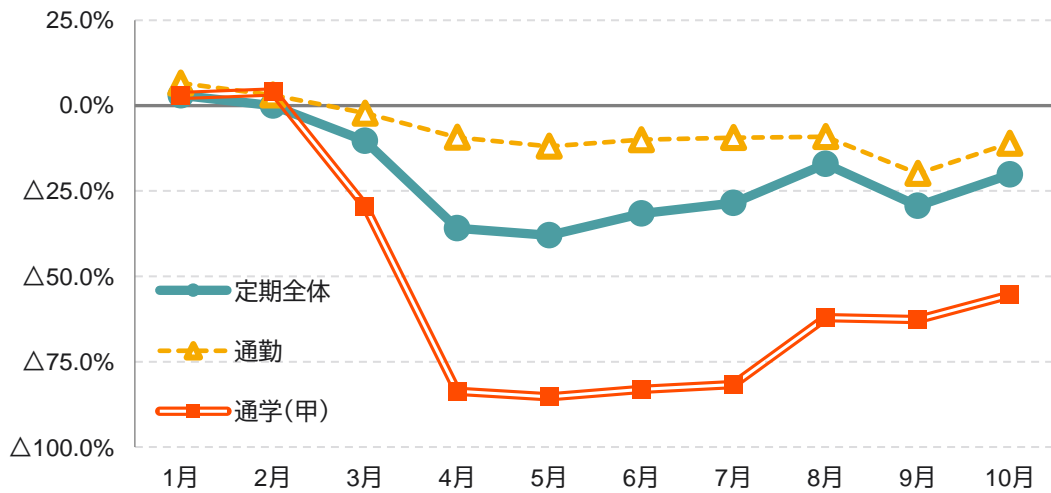
※ 千人未満、百万円未満を四捨五入しているため、合計の数値が一致しない場合があります。

# 市バス事業 | 乗車券別の御利用状況

## ① 市バス事業 | 定期券の御利用状況

- 定期券全体の減少率について、緊急事態宣言発令中の5月には▲38.0%になり、6月以降は緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点でも▲20.2%と、厳しい状況が続いています。
- 通勤定期券については、企業における在宅勤務の導入などにより、5月には減少率が▲11.9%となり、以降緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点では▲11.0%となっています。
- 大学生向けの通学（甲）定期券については、オンライン授業の浸透などにより、5月のピーク時には減少率が▲85%を超え、一部対面授業が開始されている10月時点でも▲55%を超えています。
- オンライン授業の浸透や新しい生活スタイルの定着、インバウンドの動向により、当面、この状況は継続するものと考えています。

### 市バス事業 | 定期券の御利用状況の対前年度増減率比較



	R2年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
定期全体	3.0	0.0	△10.3	△35.9	△38.0	△31.6	△28.5	△17.1	△29.4	△20.2
通勤	6.6	3.1	△2.2	△9.3	△11.9	△10.0	△9.4	△9.1	△19.9	△11.0
通学(甲)	3.0	4.0	△29.5	△83.7	△85.3	△83.1	△81.7	△62.1	△62.7	△55.4

※ 令和元年9月は、翌10月からの消費税増税前の定期券先買いの影響により、御利用者数が多かったため、令和2年9月の減少率が大きくなっています。

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

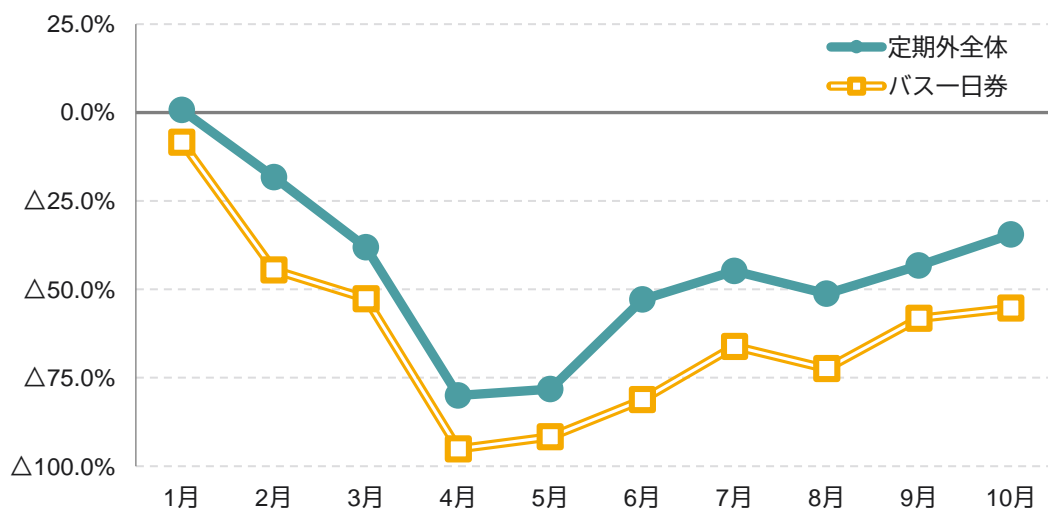
3 「市民の足」を守るために

資料編

## ② 市バス事業 | 定期券以外の御利用状況

- ・ 定期券以外の減少率について、緊急事態宣言発令中の4月には▲80.0%となり、6月以降は緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点でも▲34.5%と、厳しい状況が続いています。
- ・ 「バス一日券」については、令和2年4月、5月の緊急事態宣言発令中の対前年度減少率が▲90%を超え、Go Toトラベルが開始された7月以降も▲50%を超えている状況です。

### 市バス事業 | 定期券以外の御利用状況の対前年度増減率比較



(単位: %)

	R2年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
定期外全体	0.7	△18.3	△38.1	△80.0	△78.2	△52.9	△44.8	△51.2	△43.3	△34.5
バス一日券	△8.4	△44.5	△52.6	△95.1	△91.7	△81.2	△66.1	△72.4	△58.2	△55.3

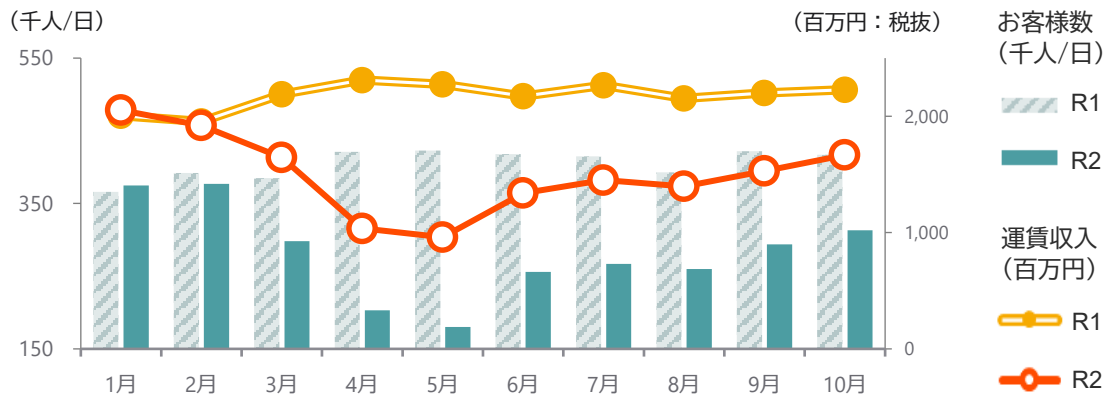
※ 地下鉄・バス一日(二日)券の御利用状況は、「地下鉄事業 | 乗車券別の御利用状況」(P. 41)に掲載しています。

# コロナの影響と御利用状況の分析 | 地下鉄事業

## 地下鉄事業 | お客様数の推移

令和2年4月から10月までの7箇月間の運賃収入は、対前年度比 ▲62億円 (▲39.9%)、1日当たり3千万円の減収となっています。

### 地下鉄事業 | 令和2年1月から10月までのお客様数及び運賃収入



	お客様数 (千人/日)			運賃収入 (百万円：税抜)			
	R1	R2	増減	R1	R2	増減	増減率(%)
1月	366	375	10	2,005	2,053	48	2.4%
2月	392	377	△15	1,955	1,921	△34	△1.8%
3月	385	298	△88	2,190	1,645	△544	△24.9%
4月	421	203	△218	2,312	1,035	△1,277	△55.2%
5月	423	180	△242	2,274	960	△1,314	△57.8%
6月	418	256	△163	2,173	1,340	△833	△38.3%
7月	415	267	△149	2,267	1,451	△816	△36.0%
8月	393	260	△133	2,155	1,398	△756	△35.1%
9月	422	294	△128	2,200	1,530	△670	△30.4%
10月	417	313	△104	2,229	1,667	△562	△25.2%
4~10月合計	-	-	-	15,610	9,383	△6,228	△39.9%

※ 千人未満、百万円未満を四捨五入しているため、合計の数値が一致しない場合があります。

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

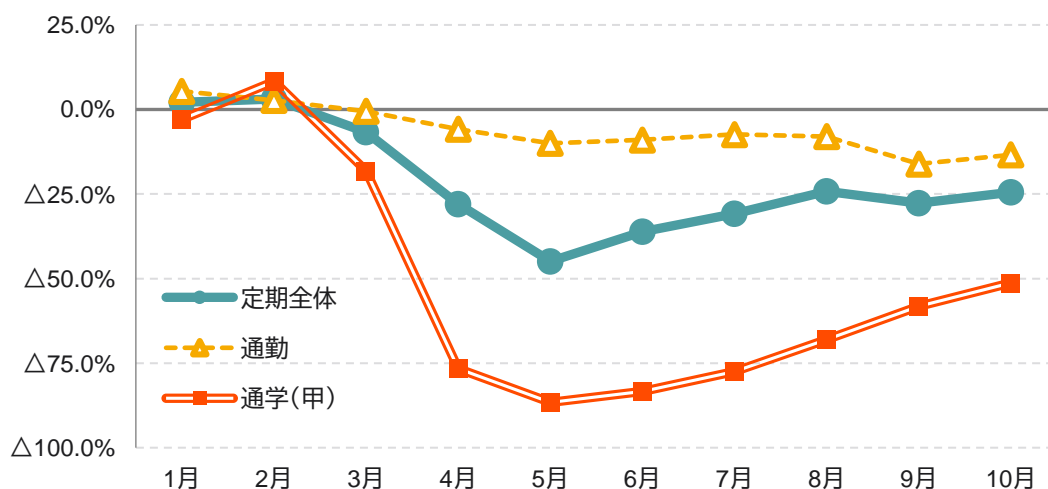
資料編

## 地下鉄事業 | 乗車券別の御利用状況

### ① 地下鉄事業 | 定期券の御利用状況

- 定期券全体の減少率について、緊急事態宣言発令中の5月には▲44%を超え、6月以降は緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点でも▲24.5%と、厳しい状況が続いています。
- 通勤定期券については、企業における在宅勤務の導入などにより、5月には減少率が▲10.0%となり、以降緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点では▲13%を超えています。
- 大学生向けの通学（甲）定期券については、オンライン授業の浸透などにより、5月のピーク時には減少率が▲86%を超え、一部対面授業が開始されている10月時点でも▲51%を超えています。
- オンライン授業の浸透や新しい生活スタイルの定着、インバウンドの動向により、御利用減の状況は継続するものと考えています。

### 地下鉄事業 | 定期券の御利用状況の対前年度増減率比較



(単位: %)

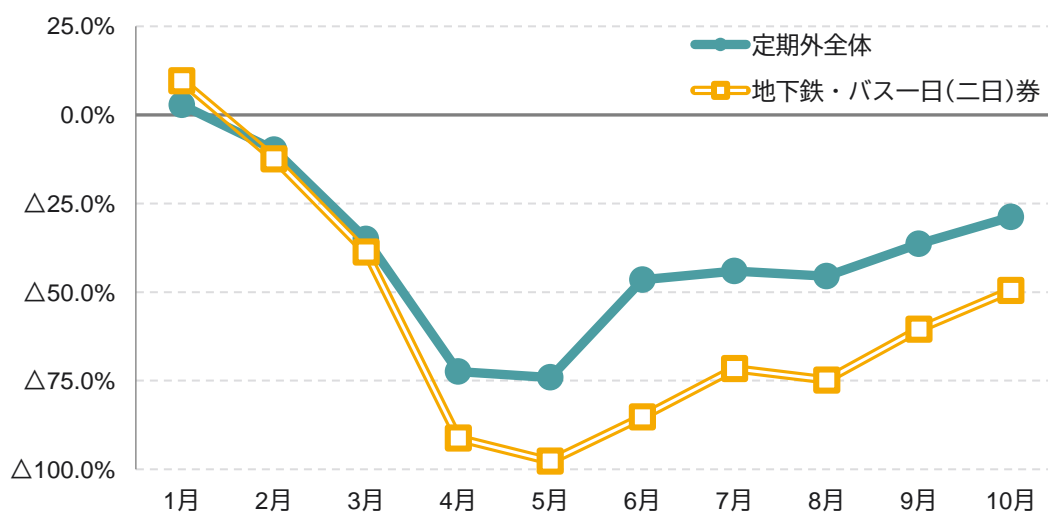
	R2年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
定期合計	2.1	3.1	△6.7	△28.0	△44.9	△36.1	△30.8	△24.2	△27.7	△24.5
通勤	5.4	2.7	△0.5	△5.8	△10.0	△9.0	△7.4	△8.0	△16.1	△13.4
通学(甲)	△2.9	8.3	△18.1	△76.6	△86.6	△83.4	△77.5	△68.0	△58.2	△51.3

※ 令和元年9月は、翌10月からの消費税増税前の定期券先買いの影響により、御利用者数が多かったため、令和2年9月の減少率が大きくなっています。

## ② 地下鉄事業 | 定期券以外の御利用状況

- 定期券以外の減少率について、緊急事態宣言発令中の5月には▲74%を超え、6月以降は緩やかな回復傾向にありましたが、10月時点でも▲28.8%と、厳しい状況が続いています。
- 令和2年4月、5月の緊急事態宣言発令中には、「地下鉄・バス一日券」の対前年度減少率が▲90%を超え、Go To Travelが開始された7月以降も大きくは戻らず、10月時点でも▲50%近い減少率となっています。

### 地下鉄事業 | 定期券以外の御利用状況の対前年度増減率比較



(単位: %)

	R2年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
定期外全体	2.8	△9.8	△35.0	△72.4	△74.1	△46.5	△44.1	△45.5	△36.4	△28.8
地下鉄・バス一日(二日)券	9.6	△12.4	△38.7	△91.2	△97.7	△85.2	△71.6	△74.8	△60.5	△49.5

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

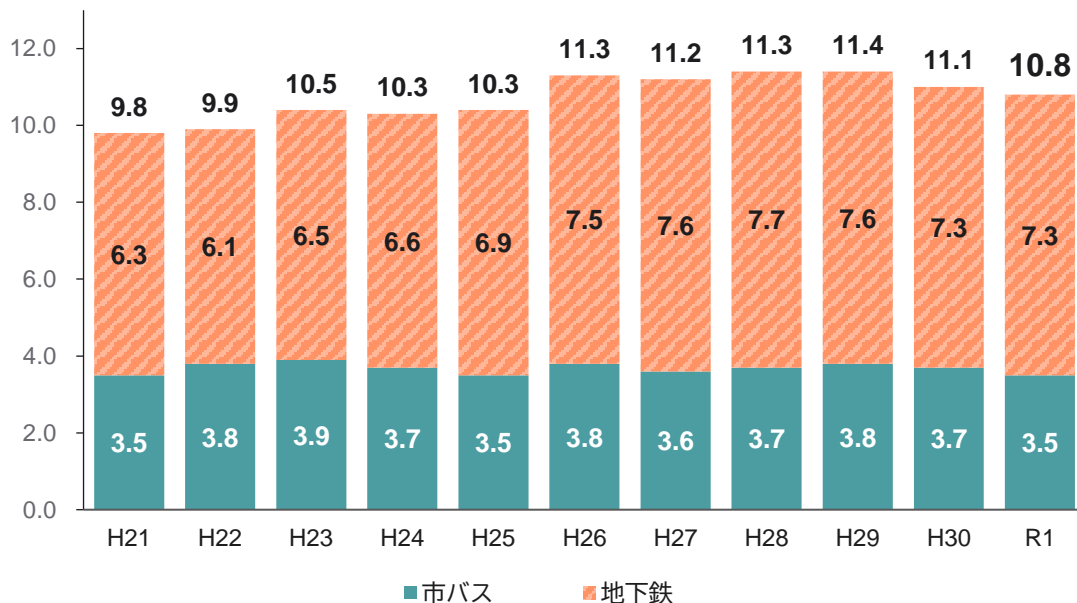
## 附帯事業収入の状況

### 広告料収入

- 市バスのラッピング広告や地下鉄駅構内のデジタルサイネージなど様々な工夫を重ねることで、平成26年度から5年連続で11億円を超える収入を確保してきました。
- しかしながら、令和元年度については、バスラッピング広告、バス車内のポスター広告及びバス車体外側の広告の出稿が減少したことなどにより、平成25年度以来初めて11億円を下回りました。
- 令和2年度においては、コロナの影響により広告の出稿が減少しており、10月までの累計の広告料収入は、対前年度比▲10.2%の減となっています。
- 今後も広告主や広告代理店と相談・連携しながら、しっかりとニーズを把握し、広告料収入の増加に努めてまいります。

### 広告料収入の推移（市バス事業と地下鉄事業の合計）

（億円：税込）

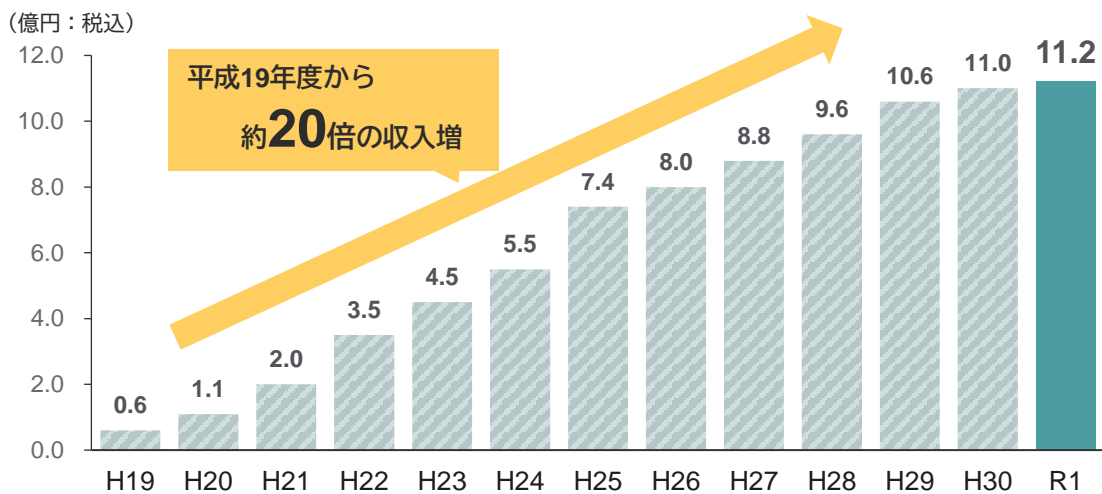




## 駅ナカビジネス収入

- 地下鉄事業における駅ナカビジネスについては、専門家のアドバイスをいただきながら、直営による事業企画と管理、また、執務スペースを工夫して店舗スペースを創出するなど、交通局を挙げて取り組んできました。この結果、令和元年度では、本格的に取組を開始した平成19年度から約20倍となる11.2億円の収入を確保しています。
- 令和元年度は、コトチカ京都のリニューアル等、既存店舗の収益向上に努めた成果もあり、平成30年度を上回る収入を確保することができました。
- 令和2年度においては、コロナの影響によりお客様の御利用が減少しており、10月までの累計の駅ナカビジネス収入は、対前年度比▲23.6%の減となっています。
- 今後も、駅ナカ入店事業者の皆様のニーズを把握しながら、「Withコロナ」に対応した販売促進策を実施し、駅ナカビジネス収入の増加に努めてまいります。

### 駅ナカビジネス収入の推移



### コトチカの整備経過

時期	概要
平成22年10月	コトチカ四条 開業
平成23年 5月	コトチカ御池 開業
平成24年 9月	コトチカ京都（北） 開業
平成25年 3月	コトチカ京都（中央） 開業
平成26年10月	コトチカ山科 開業
平成28年 1月	コトチカ御池 増床
平成29年 3月	コトチカ京都（南） 開業
平成30年 3月	コトチカ北大路 開業

## その他資料

### 地方公営企業の役割

地方公共団体は、一般的な行政活動のほか、水の供給や公共輸送の確保など地域住民の生活や地域の発展に不可欠なサービスを提供する様々な事業活動を行っています。こうした事業を行うために地方公共団体が経営する企業活動は総称して「地方公営企業」と呼ばれており、その代表的なものとして、上下水道事業、交通事業などが挙げられます。

地方公営企業法の定めにより、地方公営企業は、**経済性の発揮と公共の福祉の増進を経営の基本原則**とし、その経営に要する費用は、一般行政事務に要する経

費が租税（＝法令に基づき徴収される）によって賄われるのに対して、**経営に伴う収入（＝料金）をもって充てる独立採算制が原則**とされており、本市の市バス・地下鉄事業も、この枠組みの中で成り立っています。

また、本市の市バス・地下鉄事業は、道路運送法や鉄道事業法に基づいて運営しており、**収入の根幹をなす運賃については、事業の運営に必要となる経費や適切な利潤を基に算出し、国土交通大臣の認可を受けて設定**しています。

#### ●地方公営企業法（抄）

（経営の基本原則）

第3条 地方公営企業は、常に**企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営**されなければならない。

（経費の負担の原則）

第17条の2 （略）

2 地方公営企業の特別会計においては、その経費は（中略）当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てなければならない。

### 本市における公営交通事業の成り立ち

本市の公営交通事業は、明治45年に市営電車の営業を開始（壬生車庫前～千本丸太町～烏丸丸太町～烏丸塩小路間及び四条西洞院～四条小橋間）したことに始まりまし。また、市バス事業は、市内の輸送需要の高まりを受け、昭和3年に開業（出町柳～植物園間）しました。

その後、都市の発展に伴って事業規模を拡大し、昭和39年から40年にかけて

の最盛時には、市電と市バスが1日90万人を超える人々をお運びしていました。しかし、都市部の路面交通をとりまく環境は昭和30年代の後半からの急速な経済成長に伴う自動車の急増等により急激に変化し、昭和53年9月に市営電車を廃止のうえ、昭和56年5月に地下鉄事業（北大路～京都間）を開業しました。

### 「京都市交通事業の設置等に関する条例」の制定

本市では、昭和41年に「京都市交通事業の設置等に関する条例」を制定し、交通事業の設置及び経営の基本に関する事項を定めるに至り、これが現在へと受け継がれる市バス・地下鉄事業の礎となって

います。この条例においても、「常に企業の経済性を発揮するとともに、公共の福祉を増進するように運営する」ことを経営の基本として明らかにしています。

#### ●京都市交通事業の設置等に関する条例（抄）

第2条 交通事業は、常に**企業の経済性を発揮するとともに、公共の福祉を増進するように運営するものとする。**

## 市バス事業の概要

### 事業の沿革（主なもの）

時期	概要
昭和 3年 5月	開業（出町柳～植物園）
昭和27年10月	地方公営企業法の制定に伴い地方公営企業となる
昭和52年度	系統数のピーク（131系統）
昭和54年度	在籍車両数のピーク（1,101両）
昭和55年度	お客様数のピーク（1日当たり59万8千人）
平成 9年 6月	烏丸線延伸（国際会館～北山）に伴い、岩倉・大原地域のバス運行を京都バスに一元化
平成 9年10月	東西線開業（醍醐～二条）に伴い、山科・醍醐地域のバス運行を京阪バスに一元化
平成12年 3月	公営初となる「管理の受委託」実施（横大路営業所）
平成21年 9月	「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」（平成21年4月施行）に定める経営健全化団体となる
平成22年 3月	平成27年度までを計画期間とする「京都市自動車運送事業経営健全化計画」を議会の議決を得て策定
平成25年 9月	平成24年度決算をもって経営健全化団体から脱却（計画より3年前倒し）

1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び今後の収支見通し

### 事業規模（令和2年4月1日時点）

営業路線キロ数	316.33km
系統数	82 系統
バス専用レーン	86.6km
停留所数	707 停留所
停留所標識数	1,618 箇所
停留所間平均距離	410m
走行キロ数／日	87.8 千 km（地球2周に相当）

3 「市民の足」を守るために

営業所及び出張所		系統数	車両数
西賀茂営業所	直営のみ	10 系統	107 両
烏丸営業所	直営のみ	6 系統	89 両
錦林出張所	委託のみ	4 系統	45 両
九条営業所	直営のみ	13 系統	182 両
梅津営業所	直営	9 系統	115 両
〃	委託	8 系統	66 両
洛西営業所	委託のみ	15 系統	106 両
横大路営業所	委託のみ	17 系統	112 両
合計		82 系統	822 両（うち 329 両(40%)を民間委託）

資料編

## 地下鉄事業の概要

### 事業の沿革（主なもの）

時 期	概 要
昭和47年10月	烏丸線（北山～竹田）の地方鉄道事業免許取得
昭和49年 3月	烏丸線（北山～竹田）都市計画決定
昭和56年 5月	烏丸線開業（北大路～京都）
昭和63年 6月	烏丸線延伸（京都～竹田）
昭和63年 7月	東西線（醍醐～二条）の鉄道事業免許取得
昭和63年 8月	近鉄京都線と相互直通運転を開始（北大路～新田辺）
平成 元年 6月	東西線（醍醐～二条）都市計画決定
平成 2年10月	烏丸線延伸（北山～北大路）
平成 4年 4月	烏丸線（国際会館～北山）の鉄道事業免許取得
平成 4年12月	烏丸線（国際会館～北山）都市計画決定
平成 9年 6月	烏丸線延伸（国際会館～北山）
平成 9年10月	東西線（醍醐～二条）開業，京阪京津線片乗入開始
平成10年 5月	東西線（六地蔵～醍醐）の鉄道事業免許取得
平成11年 3月	東西線（六地蔵～醍醐）都市計画決定
平成13年 5月	東西線（二条～太秦天神川）の鉄道事業許可取得
平成14年 5月	東西線（二条～太秦天神川）都市計画決定
平成16年11月	東西線（六地蔵～醍醐）延伸
平成19年 4月	駅職員業務の民間委託の開始（一部の駅）
平成20年 1月	東西線（二条～太秦天神川）延伸
平成21年 9月	「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」（平成21年4月施行）に定める経営健全化団体となる
平成22年 3月	平成30年度までを計画期間とする「京都市高速鉄道運送事業経営健全化計画」を議会の議決を得て策定
平成30年 9月	平成29年度決算をもって経営健全化団体から脱却（計画より1年前倒し）

## 事業規模（令和2年4月1日時点）

	烏丸線	東西線
営業路線キロ	13.7km	17.5km
駅数	15 駅	17 駅
駅名	国際会館，松ヶ崎，北山，北大路，鞍馬口，今出川，丸太町，烏丸御池，四条，五条，京都，九条，十条，くいな橋，竹田	六地蔵，石田，醍醐，小野，柳辻，東野，山科，御陵，蹴上，東山，三条京阪，京都市役所前，烏丸御池，二条城前，二条，西大路御池，太秦天神川
駅間平均距離	0.98km	1.09km
運転回数 ※平日の場合	国際会館～竹田 167 往復	六地蔵～御陵 136 往復 御陵～京都市役所前 200 往復 京都市役所前～太秦天神川 189 往復
路線構造	地下構造 (ただし，竹田付近において一部地上)	地下構造
軌間	1,435mm	1,435mm
集電方式	架空線方式 直流 1,500 ボルト	架空線方式 直流 1,500 ボルト
建設費	3,053 億円	5,461 億円

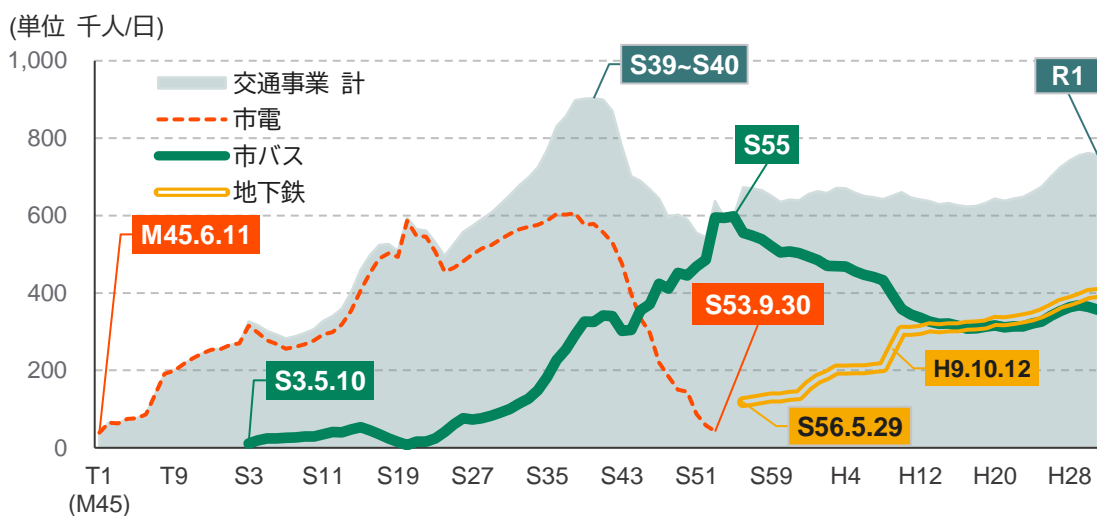
1 令和元年度決算の概要

2 令和2年度の取組及び  
今後の収支見通し

3 「市民の足」を守るために

資料編

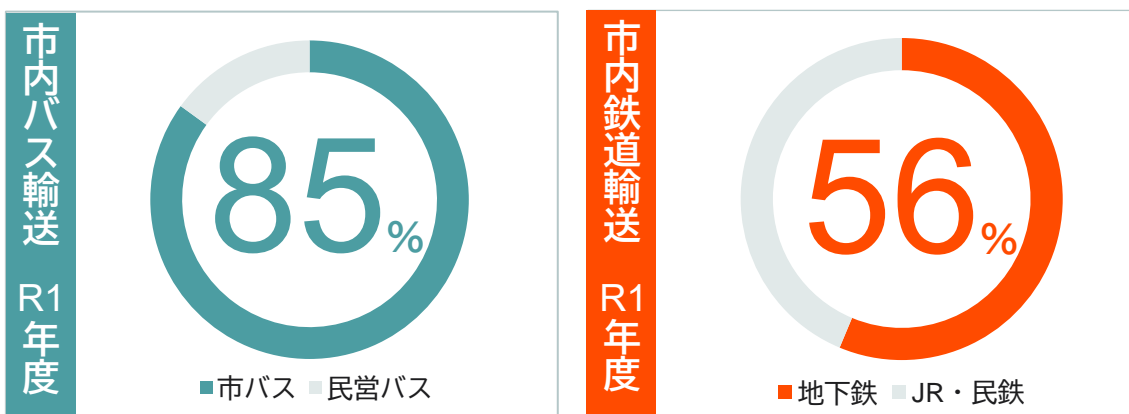
## 開業以来の1日当たりお客様数の推移



時期	主な出来事
M45.6.11	市電開業
S3.5.10	市バス開業
S39~S40	市電・市バスのお客様数のピーク（90万人到達）
S53.9.30	市電廃止
S55	市バスのお客様数ピーク 59万8千人
S56.5.29	地下鉄烏丸線開業
H9.10.12	地下鉄東西線開業
R1	市バス・地下鉄合計75万7千人

## 京都市域内の交通機関における市バス・地下鉄の輸送人員

市バスは市内バス輸送の85%，地下鉄は市内鉄道輸送の56%を担っており、本市の主要交通インフラとして、多くの市民の皆様や京都を訪れる方に御利用いただき、都市活動にとって必要不可欠な役割を果たしています。



	市内バス輸送			市内鉄道輸送		
	市バス	民営バス	合計	地下鉄	JR・民鉄	合計
輸送人員 (千人/日)	357	63	420	400	311	711
構成比率 (%)	85.0%	15.0%	100%	56.3%	43.7%	100%

