

京都市の交通事業は、市域を東西南北に貫く地下鉄と、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、市民の皆様の生活と産業、経済、観光、文化、スポーツなどの多様な都市活動を支え、人と公共交通優先の「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。

市バス・地下鉄事業は、人口減少社会の到来や、巨額の地下鉄建設費の償還などにより、両事業ともに、経営健全化計画の策定を余儀なくされるなど非常に厳しい経営状況にありましたが、全庁挙げての増収増客の取組やお客様サービスの向上、徹底した経費削減など、数次にわたる経営健全化の取組を着実に推進してきたことで、近年では、経営改善を果たし、安定経営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拡大により、両事業ともにかつてないほどの危機的な経営状況に直面しました。年度を追うごとに回復が見られ、令和5年5月には感染症法上の位置付けが5類に移行したことにより、通勤・通学の御利用が戻ってきたことや、円安を背景とした外国人旅行者をはじめとする観光客の増加などにより、市バス・地下鉄の御利用は一定の回復傾向が見られました。

お客様数の回復に加え徹底した経営健全化に取り組み、更に国の財源を確保できたことから、地下鉄に引き続き、市バス均一区間でも運賃改定を当面の間回避することができました。また、令和5年度決算では、両事業とも令和元年度以来4年ぶりにかろうじて経常黒字を確保しました。しかし、令和6年度に入っても、お客様数はコロナ禍前までには回復しておらず、物価や人件費の高騰に加え、市バスでは6年9月、「市バス運転士不足 非常事態宣言」を発出したとおり事業運営を支える担い手不足の状況がより深刻化し、地下鉄では企業債残高が依然多額など、依然として厳しい経営状況が続いています。

一方で、観光利用のお客様の増加に伴い一部の市バス路線・時間帯で生じている混雑への対策として、混雑の一因となっていた「バス1日券」を令和5年度に廃止するなど市バスと地下鉄をはじめとする鉄道を生かした移動経路の分散を促すとともに、令和6年6月には平成26年以来10年ぶりの大幅な路線・ダイヤの見直しを行い、輸送力の再配分・増強や「観光特急バス」新設等の混雑対策を実施しました。さらに、市民優先価格の導入に向けた検討を進めるなど、今後も、市民生活と観光の調和を目指して、市バスの混雑対策を進めていきます。

市民生活と多様な都市活動を支え、本市の成長戦略に寄与する持続可能な公営交通を目指し、引き続き、なりふり構わない経営改善の取組を全職員一丸となって実施することで、市バス・地下鉄事業を守り抜いてまいります。

令和6年12月
京都市公営企業管理者
交通局長 北村 信幸

令和5年度の市バス・地下鉄事業の総括

1 総括

(1) お客様の御利用状況

令和5年5月に新型コロナが5類に移行したことや、円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、お客様数は一定の回復傾向が見られましたが、コロナ禍前の令和元年度には及びませんでした。

市バスのお客様数については、33万3千人で、令和4年度比7.6%の増となりましたが、令和元年度比では7.2%の減となりました。

地下鉄のお客様数については、38万5千人で、令和4年度比10.7%の増となりましたが、令和元年度比では4.2%の減となりました。

(2) 財政状況

両事業とも、お客様数の回復に加え、令和5年度における緊縮予算と徹底した経費の執行抑制や、平均乗車単価の他都市並みへの改善などの効果もあり、両事業とも令和元年度以来の4年ぶりとなる黒字決算となりました。

市バスは、国や一般会計による財政支援（約5.5億円）を含んだうえで12億円の黒字決算となりましたが、軽油価格をはじめとする物価高騰や人件費・委託料高騰の影響を考慮すると依然として厳しい経営状況です。

地下鉄も、お客様数の回復や電気料金等の落ち着きなどもあり、23億円の黒字を確保できましたが、いまだ多額の企業債残高を抱える厳しい経営状況です。

(3) 令和5年度の主要事項

厳しい財政状況や担い手確保等の課題がある中でも、「経営健全化の推進」と「市バスの混雑対策」の2点を喫緊の重要課題として積極的に取り組みました。

また、交通事業者として最大の責務である輸送の安全確保に向けた「安全・安心の取組」をはじめ、「利便性・快適性の向上」の取組によるサービス改善のほか、「明確な理念に基づく“なりふり構わない経営改善”の取組」、「担い手不足への対応等」、「社会課題解決や「都市の成長戦略」への貢献」の5つの主要事項を着実に実施しました。

2 重要課題への対応

(1) 経営健全化の推進 ～持続可能な市バス・地下鉄を目指して～

コロナ禍前の状況までお客様数の回復を見込むことが難しい状況に加え、市バス・地下鉄の運行に必要な担い手の確保に向けた人件費や軽油価格など燃料費をはじめとする物価高騰により、引き続き厳しい経営状況が続いています。

こうした中でも市バス・地下鉄の持続可能な運営を目指し「利用促進・収入増加」「経費削減」「経営状況の見える化」「国・府への要望」など引き続き徹底した経営健全化策を強力に推進してまいりました。

(2) 市バスの混雑対策 ～市民生活と観光の調和に向けて～

観光課題解決に向け、次の2つの視点に基づき、市バスの一部路線・時間帯で生じる混雑への対策を積極的に展開しました。

ア 市バス輸送力の再配分・増強等

- ① 市バスの運行情報のオープンデータ化
- ② 京都駅前バスターミナルや主要観光地周辺のバス停における整列・誘導を行う案内活動の実施
- ③ 主要バスターミナル等のモニター用カメラを活用した機動的な臨時バスの運行（年間1,614便）
- ④ 大型手荷物の持ち込みを御遠慮いただく日本語、英語、中国語の3か国語表示ステッカーの掲出
- ⑤ 京都駅前バスのりばの大型モニター等を活用した手ぶら観光のPR等

イ 地下鉄をはじめとした鉄道を生かした移動経路の分散

- ① 京都 地下鉄・バスICポイントサービス（もえぽっ）の導入及び拡充
- ② 観光シーズンにおける京都駅に向かうバスから地下鉄への無料振替
- ③ 「地下鉄・バス1日券」の販売強化
- ④ 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による交通・観光案内活動
- ⑤ 関西の鉄道事業者（10社局）が連携して作成した中吊り広告を活用した鉄道による京都観光の促進

3 主要事項

(1) 安全・安心の取組

【市バス】

- ① 安全運転訓練車や外部機関を活用した事故防止研修の実施
- ② バス停における安全対策やバリアフリー改修の実施
- ③ 車内事故防止や走行環境改善に向けた取組

【地下鉄】

- ④ 烏丸線新型車両の導入
- ⑤ 烏丸線新型車両への車内防犯カメラの設置
- ⑥ 止水板による浸水対策の強化
- ⑦ 烏丸線可動式ホーム柵未設置駅のホーム階における転落防止対策
- ⑧ エスカレーターの利用マナー向上に向けた啓発
- ⑨ 駅構内における案内サインの充実

【両事業共通】

- ⑩ 警察・消防など関係機関と連携した合同防災訓練の実施
- ⑪ 警察等と連携した痴漢対策など犯罪防止に向けた取組の実施
- ⑫ 新型コロナウイルス感染症対策の取組

(2) 利便性・快適性の向上

【市バス】

- ① 運賃箱の更新（180 両）
- ② フルカラーLED式行先表示器の導入拡大（63 台）
- ③ 市バスの運行情報のオープンデータ化（再掲）
- ④ バス待ち環境の向上

【地下鉄】

- ⑤ 烏丸線における列車案内表示器の更新及び改札口付近への新設
- ⑥ トイレの特別清掃及び光触媒抗菌・抗ウイルスコーティングの施工

【両事業共通】

- ⑦ 京都 地下鉄・バスICポイントサービス（もえぽっ）の導入及び拡充
- ⑧ 地下鉄全駅や案内所への多言語翻訳機の導入

(3) 明確な理念に基づく“なりふり構わない経営改善”の取組

ア 利用促進・収入増加策

【両事業共通】

- ① 一人でも多くのお客様に御利用いただくための利用促進活動の展開
- ② ICカードを活用した利用促進の取組
- ③ 駅ナカビジネス増収策の実施
- ④ 広告料収入をはじめオリジナルグッズや廃品販売等あらゆる増収策の実施
- ⑤ まちピンチキャラクターのLINEスタンプの販売
- ⑥ ふるさと納税制度による寄付や交通局の返礼品での資金調達

イ 経費削減策

【市バス】

- ① リース方式でのバス車両の調達による企業債償還負担の軽減
- ② フルカラーLED式行先表示器の導入に係る計画の見直し
- ③ バス待ち環境の整備費用の抑制（バス停上屋等の新規整備の延期）
- ④ 廃タイヤなど不用品の売却による処分費用の抑制

【地下鉄】

- ⑤ 改集札機のIC専用化等による保守管理費用の見直し
- ⑥ 有人改札業務のリモート化による人件費の削減
- ⑦ 電力使用量の削減

ウ 経営状況の見える化

- ① まちピンチキャラクターによる経営状況等の発信
- ② 京都駅前バスのりば大型モニターを活用した交通局ニュースの配信
- ③ 市バス車内路線図（運転席後方）を活用した営業係数の周知
- ④ 交通局公式アカウント（X、Instagram）の活用

エ 国・府の要望活動の実施や国の支援制度の活用等

- ① 国・府への要望活動の実施
- ② 燃料高騰支援や感染症対策に係る臨時交付金の活用

(4) 担い手不足への対応や働き方改革の実践等

【両事業共通】

- ① 担い手確保に向けた取組の実施・強化
- ② 資格取得支援制度（京都・観光文化検定等）によるスキルアップの奨励

(5) 社会課題解決や「都市の成長戦略」への貢献

【市バス】

- ① 洛西“SAIKO”プロジェクトの推進
- ② 市バス全車両の前面へのベビーカーマークの掲出
- ③ 市バスエコサマーの再開 ※令和2～4年度はコロナ禍により見送り

【地下鉄】

- ④ 電力使用量の削減（再掲）
- ⑤ 地下鉄駅トイレにおける生理用品の無料提供サービス導入に向けた検討
- ⑥ 駅構内における授乳スペースの設置
- ⑦ 男性用トイレへのサニタリーボックスの設置拡大
- ⑧ 文化芸術応援のための寄付型自動販売機の設置
- ⑨ 子ども若者未来応援自動販売機の設置

【両事業共通】

- ⑩ 文化と経済の好循環の創出に向けた利用促進の取組
- ⑪ 心のバリアフリーの推進や啓発活動の実施
- ⑫ SDGs達成への貢献に係る情報発信
- ⑬ 能登半島地震に係る人的支援のための職員派遣

4 決算の主要数値

(1) 市バス決算の主要数値（令和5年度）

	令和4年度	令和5年度	増減
在籍車両数	801両	810両	9両
走行キロ数(1日平均)	81.4千km	81.3千km	△0.1千km
経常損益	△8億円	12億円	20億円
△累積欠損金	△22億円	△10億円	12億円
△累積資金不足	△7億円	13億円	20億円
年度末企業債残高	80億円	83億円	3億円

(2) 地下鉄決算の主要数値（令和5年度）

項目	令和4年度	令和5年度	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)	56.8千km	55.6千km	△1.2千km
経常損益	△7億円	23億円	30億円
△累積欠損金	△3,124億円	△3,102億円	22億円
△累積資金不足	△434億円	△420億円	14億円
年度末企業債等残高	3,345億円	3,251億円	△94億円

【基本方針】

◆両事業共通

- 事業の根幹である安全・安心を最優先に、両事業が一体となって、質の高い便利で快適なサービスを提供
- 民間交通事業者との連携強化により、市バス・地下鉄の経営力の向上を図りつつ、京都の公共交通全体での利便性向上の観点に立ちながら、持続可能な社会を目指すSDGs実現に向けた「歩くまち・京都」の推進など、本市のまちづくりに貢献
- 中長期的な安定経営に向け、増収に重点を置き両事業一体で経営基盤を強化
- 今後の厳しい経営状況をしっかりと発信し、市バス・地下鉄の一層の利用促進とひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を目指す市民ぐるみでの取組の推進に向け、市民の皆様の御理解を得ることができるよう努力

◆市バス事業

- 「攻めの経営」が成果を挙げてきたことを踏まえつつ、バス運転士や整備士の担い手不足等を背景にコストが大幅に上昇するなど、今後見込まれる厳しい経営環境の中、設備投資を伴う取組については、財政負担に十分に留意しながら進めるとともに、均一運賃区間の拡大に向けた取組を進めるなど、民間事業者等とも連携してお客様の視点に立った利便性の向上策を推進し、より多くのお客様の御利用を目指す。
- 自立経営の継続を目指しつつ、安全性、利便性、快適性の向上策を推進する。特に前半5年間は混雑対策に力点を置き施策を展開する。

◆地下鉄事業

- 1日5万人増客実現の成果を踏まえ、民間事業者等とも一層連携し、更なる増客を図ることを柱に、将来にわたり安定的に運営できるよう経営の健全化を進める。
- 市会の議決を得て策定された経営健全化計画で予定した運賃改定（5%）を引き続き回避し、任意補助金に頼らない運営を目指しつつ、安全性、利便性、快適性の向上策を推進する。また、可動式ホーム柵については全駅設置を目指した取組を進める。

【5つの事業戦略】

事業戦略1 安全運行の確保

- ◆ 交通事業者の最大の責務である輸送の安全を確保し、お客様に安全・安心に御利用いただける市バス・地下鉄を目指す。

- ＜取組＞
- 1 安全管理の継続的改善
 - 2 安全輸送を支える環境整備
 - 3 災害対策の強化
 - 4 安全・安心な御利用のための啓発活動の実施

事業戦略2 より質の高いサービスの提供

- ◆ おもてなしの心による丁寧な接遇を徹底するとともに、お客様の御期待やニーズにお応えし、より質の高いお客様サービスを提供することにより、市バス・地下鉄に御満足いただけるよう取り組む。

- ＜取組＞
- 1 お客様接遇の向上
 - 2 お客様ニーズを踏まえたサービスの向上

事業戦略3 利便性・快適性の向上

- ◆ 市バス・地下鉄をより便利、快適に御利用いただけるよう、利便性とサービスの向上に取り組み、更に多くのお客様に御利用いただくことを目指す。

- ＜取組＞
- 1 利便性の高い路線・ダイヤ編成
 - 2 分かりやすさの向上
 - 3 快適な御利用環境の整備
 - 4 御利用しやすい乗車券制度
 - 5 市バス・地下鉄を組み合わせた御利用の促進

事業戦略4 まちづくりへの貢献

- ◆ 持続可能な社会を目指すSDGsの実現など、京都のまちづくりに貢献する市バス・地下鉄を目指す。

- ＜取組＞
- 1 ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進
 - 2 環境にやさしい市バス・地下鉄の運営
 - 3 本市が推進する施策との連携
 - 4 次世代技術や新たな公共交通についての動向の注視・研究

事業戦略5 経営基盤の強化

- ◆ 将来にわたり、市バス・地下鉄事業を安定的に運営できるよう、経営基盤の強化に取り組む。

＜取組＞【持続可能な財政運営】

- 1 運賃収入の増収に向けた取組の推進
- 2 附帯事業収入の増収に向けた取組の推進
- 3 コスト削減策の推進
- 4 施設マネジメント計画に基づく施設等の長寿命化
- 5 財政の安定化のための対策
- 6 経営情報等の発信強化

【組織力・職員力の向上】

- 1 公営交通を支える担い手の安定的な確保
- 2 市バス事業の安定的な運営体制の検討
- 3 職員力の向上
- 4 コンプライアンス意識の向上と風通しのよい組織づくり

1 計画期間

令和3（2021）年度から令和10（2028）年度までの8年間

2 計画の位置付け

- ・ 平成31年3月に策定した経営ビジョン(2019-2028)の改訂版として、市バス・地下鉄事業の経営計画
- ・ 京都市基本構想を具体化するため、全市的観点から取り組む主要な政策を示す「はばたけ未来へ!京プラン2025(京都市基本計画)」の政策分野ごとの計画
- ・ 地下鉄事業に関する記載内容については、財政健全化法に基づき、市会の議決を得て、別途、「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」として策定

3 事業運営の基本方針

経営ビジョンに掲げた「市民の暮らしとまちを支える」という役割や「経済性を発揮しつつ、公共の福祉の増進を図る」こと、「事業の根幹である安全・安心を最優先に両事業が一体となって質の高い便利で快適なサービスの提供」、「『歩くまち・京都』の推進など、SDGs実現に向けたまちづくりへの貢献」、「コンプライアンス意識の向上など組織力、職員力の向上」等の経営の基本的な考えに変わりはなく、これらに基づき取組を推進

4 経営健全化策

(1) 経費削減策

- ① 御利用状況に応じた市バス・地下鉄運行の見直し
- ② 駅有人改札業務の見直し
- ③ バス車両更新費用の抑制
- ④ 業務の見直し等による経費削減の推進
- ⑤ 人件費の抑制

(2) 収入増加策

- ① 「安全・安心」な運行の確保とお客様サービスの更なる向上
- ② 民間事業者等と連携した公共交通の利用促進
- ③ 沿線地域にお住まいの皆様との連携による市バス利用促進の取組
- ④ 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進
- ⑤ 更なる乗車券制度の見直し
- ⑥ 広告の収入増加
- ⑦ 駅ナカビジネスの収入増加
- ⑧ クラウドファンディングなど資金調達のための新たな取組

(3) 市民の皆様・お客様への情報発信

- ・ 両事業の経営状況や経営健全化策の取組状況について、多様な広報手段を活用し、視覚的にも分かりやすい情報を定期的に発信するなどにより、経営状況等の見える化を更に推進

(4) 国等への要望

- ・ これまでも様々な支援措置が講じられてきたが、大幅な減収に対する支援としてはまだまだ十分ではないことから、更なる抜本的な支援措置や、時勢に応じた弾力的な運賃制度の導入について、全国の交通事業者とともに連携し、要望を行う

(5) 運賃改定

- ・ 市バス・地下鉄の運営を維持・継続するため、経営健全化策に全力で取り組むものの、安定経営に向けた財政目標には及ばないことから、本計画では、運賃改定による収入増加を見込む

5 財政目標

(1) 両事業共通

- ・ 安定経営を図るうえで基本となる経常損益の黒字化について、早期に達成すること
- ・ 一般会計から任意の財政支援を受けない運営を継続すること

(2) 市バス事業

- ・ 経営健全化団体となることを回避すること

(3) 地下鉄事業

- ・ 早期に経営健全化団体から脱却すること
- ・ 特別減収対策企業債残高を除く累積資金不足の最大値を 900 億円以下に抑制すること

目 次

I 総 括

1	主要事項	1
2	機 構	3
3	職 員 数	6

II 自動車運送事業(市バス)

1	営業設備	7
(1)	バス路線	7
(2)	バス車両	10
(3)	事業所及び案内所等	13
(4)	その他	14
2	運輸成績	18
(1)	業務量	18
(2)	旅客数及び旅客収入(1日平均)	19
(3)	券種別旅客数・旅客収入(市バス)	20
(4)	最近5か年の運輸成績の推移	22
(5)	創業以来の運輸成績及び職員数	23
(6)	財政収支の推移(昭和53年以降)	25
(7)	その他	26

III 高速鉄道事業(地下鉄)

1	営業設備	29
(1)	地下鉄路線	29
(2)	地下鉄車両	30
(3)	事業所等	32
(4)	駅設備	33
2	運輸成績	34
(1)	業務量	34
(2)	旅客数及び旅客収入(1日平均)	35
(3)	券種別旅客数・旅客収入(地下鉄)	36
(4)	最近5か年の運輸成績の推移	38
(5)	創業以来の運輸成績及び職員数	39
(6)	財政収支の推移	40
(7)	その他	41

IV	資産の有効活用及び附帯事業	
1	資産の有効活用	44
2	地下鉄駅構内営業料収入	45
3	広告料収入の推移	46
V	そ の 他	
1	月別旅客数・旅客収入の推移等	47
(1)	自動車運送事業(市バス)	47
(2)	高速鉄道事業(地下鉄)	49
(3)	年度別旅客数の推移	51
(4)	定期券の種類別収入額	52
(5)	カード乗車券発売枚数の推移	53
(6)	京都市域内交通機関別輸送状況の推移(1日当たり)	55
2	財政状況	56
(1)	令和5年度経常収支の内訳	56
(2)	最近5か年の経常収支等の推移	57
3	市バス・地下鉄の安全対策の推進	59
(1)	市バス事業の安全対策	59
(2)	地下鉄事業の安全対策	61
4	参考資料	62
(1)	沿革	62
(2)	主要事項年表	62
(3)	運賃表	78
(4)	市バスの運転系統表(令和4年3月19日実施)	84
(5)	停留所別乗降人員	90
(6)	運転系統図(令和6年3月31日現在)	98
(7)	用語の解説	106

(添付) 市バス免許路線図