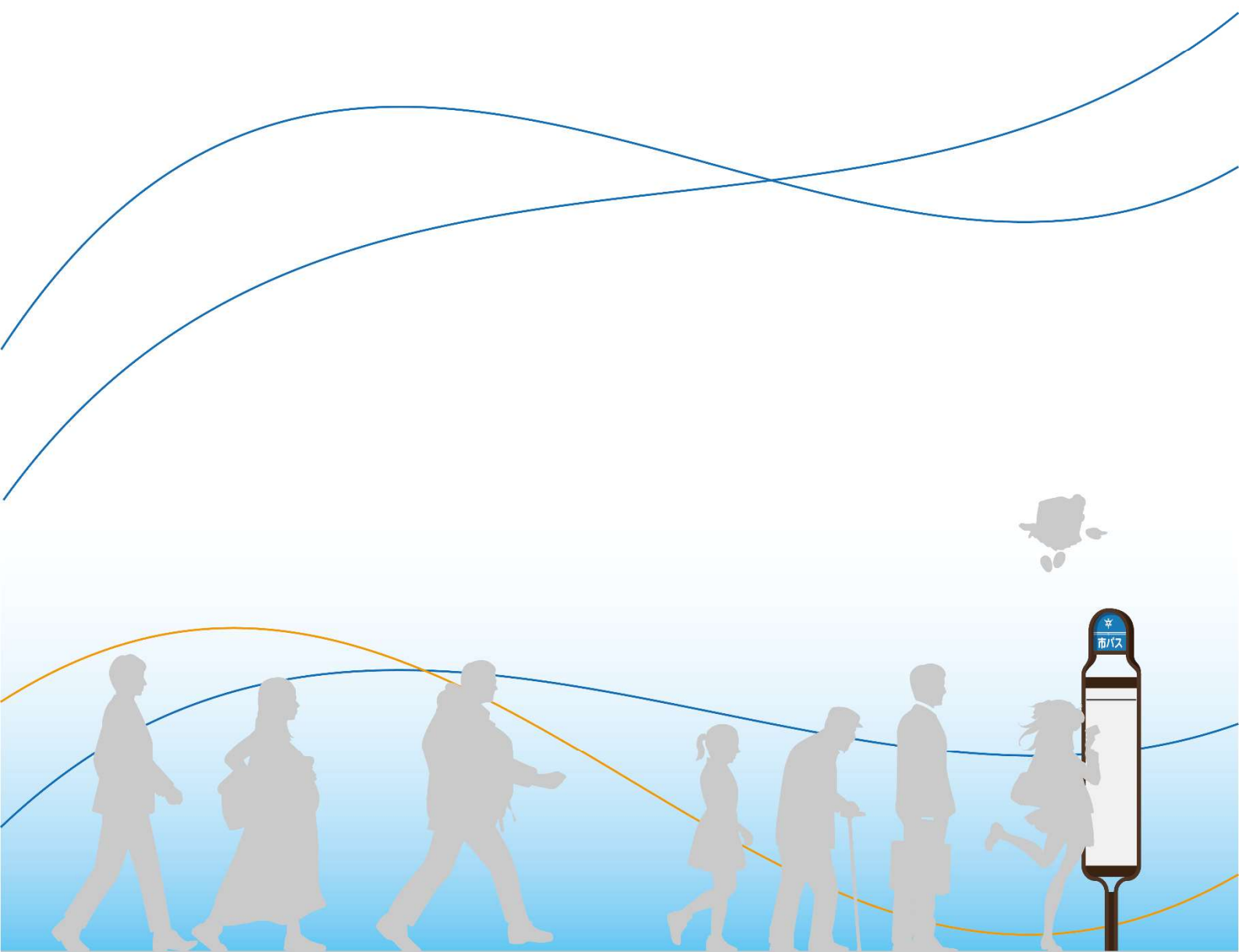


京都市交通局市バス・地下鉄事業

経 営 ビ ジ ャ ン

(2019年度～2028年度)

- 概 要 版 -



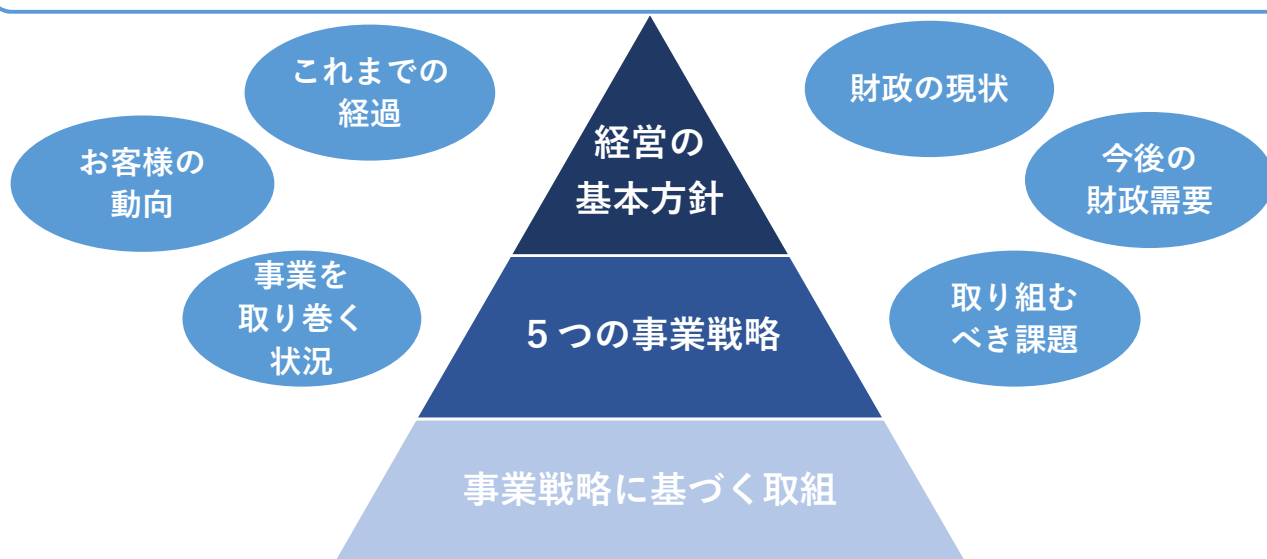
京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョンの概要

1 経営ビジョンの全体像

- 「市民の暮らしとまちを支える市バス・地下鉄」という役割をしっかりと果たしていくため、これまでの取組経過や事業を取り巻く環境などを踏まえ、経営ビジョンの計画期間中の経営の基本方針、5つの事業戦略を掲げ、取組を推進します。

交通局の役割 「市民の暮らしとまちを支える市バス・地下鉄」

ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」をリードする京都の主要交通インフラである市バス・地下鉄は、人口減少社会に挑戦する本市のまちづくりの核として、市民の皆様の生活と都市活動をしっかりと支えます。



〈これまでの経過〉 市民の皆様にご理解、ご協力いただきながら、「攻めの経営」の取組も相まって、大幅な増客を実現し、経営は大きく改善

〈お客様の動向〉

- この間公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進により、人口は横ばいの中でも、市バス・地下鉄の御利用は大きく増加
- 観光客数は近年高い水準で推移し、宿泊者数も増加、海外からの観光客は引き続き堅調な推移が想定

⇒ 今後も引き続き市バス・地下鉄は多くの方の御利用を期待できると考えられる。

〈財政の現状と今後の財政需要〉

市バス

- 今後、500両を超える車両更新などの費用が増加
- 担い手不足の影響により運営コストも大幅に増加し、赤字が避けられない見通し

地下鉄

- いまだ全国一厳しい経営状況の中、今後車両・設備更新に700億円超の費用が必要
- 経営健全化対策出資金の繰入れ終了により、今後累積資金不足が大幅に増加

〈事業を取り巻く状況〉

- 少子高齢化の進展、人口減少社会の到来
- 厳しい市財政
- バス運転士や整備士等の担い手不足とコスト増
- 燃料費の高騰

〈取り組むべき課題〉

- S D G s , レジリエント・シティ実現への貢献
- 市バスの混雑対策
- 可動式ホーム柵など安全対策の強化
- 地域主体のモビリティ・マネジメントとの連携
- 乗継利便性の向上

2 経営の基本方針

- 「経済性を発揮」しつつ、「公共の福祉の増進」を図るという公営企業経営の基本原則の下、次の基本方針に基づき、市バス・地下鉄を運営します。
- また、交通事業の経営は、人口の動態や観光客の増減、新たな技術の実用化の動きや燃料費の動向など様々な要因に大きく影響を受けるほか、今後は少子高齢化や人口減少社会の進展も本格化していく中で、緊張感を持って不断の経営努力を重ねつつ、取り巻く状況の変化をしっかりと踏まえて常に点検・見直しを行い、事業が持続可能なものとなるよう、事業・財政の両面での確に経営判断を行い、事業運営を進めます。

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。

財政 目標

- ① 運賃改定（均一運賃）を行わない（当面5年間）（消費税率引上げに係る転嫁分を除く）
- ② 一般会計からの任意の財政支援を受けない運営の継続
- ③ 計画期間中に累積欠損金と累積資金不足を生じさせない
- ④ 計画最終年度までに経常損益の収支均衡を実現

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。

財政 目標

- ① 運賃改定の回避（当面5年間）（消費税率引上げに係る転嫁分を除く）
- ② 経営健全化団体脱却後の大きな課題として有利子負債（企業債等残高＋累積資金不足）の残高を着実に削減
- ③ 累積資金不足の増加をできるだけ抑制し、将来の最大値を、経営健全化計画での見込額である800億円以下に抑制

3 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・地下鉄を目指します。

- 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

目標

- ・市バス：重大事故件数ゼロ，走行10万キロ当たりの有責事故件数について過去最小値を下回ることを継続
- ・地下鉄：有責による運転事故及び輸送障害ゼロ

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みます。

- 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

目標

- ・お客様満足度の向上（新たに実施する「お客様満足度調査」における満足度の向上）
- ・「お客様の声」として頂く「礼状」の件数の増加

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します。

- 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

目標

- ・「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
- ・ICカード利用率
 - 市バス 2023年度 40% 2028年度 50%
 - 地下鉄 2023年度 70% 2028年度 80%

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・地下鉄を目指します。

- 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

目標

- ・「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
- ・市目標「2020年度自動車分担率20%以下」に貢献
- ・事業者排出量削減計画に基づくCO2排出量削減（3年ごとに改定，前計画期間の平均排出量比で1%削減）

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みます。

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

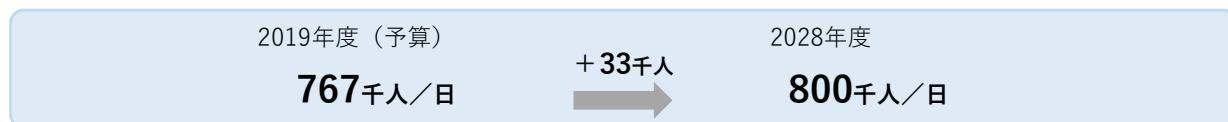
目標

- ・将来にわたり安定運営を継続していくための財政目標の達成

【お客様数の目標について】

バス運転士等の担い手不足や車庫用地の確保が困難であること等により、輸送力の増強も困難である中、これまでのような大幅なお客様数の増は容易ではありませんが、市民生活と観光の調和を図りながら、長期的に目指す目標として、引き続き「地下鉄・市バスお客様1日80万人」を掲げ、市バス・地下鉄の経営力の向上を図りつつ、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進に貢献していきます。

＜目標＞ 2028年度までに、地下鉄・市バス合わせて1日当たりお客様数80万人を目指します。



バス運転士等の担い手不足や車庫用地の確保などの課題により、輸送力の増強も困難な中、これまでのような大幅なお客様数の増は容易ではない状況

輸送力増強等についての課題と増客に向けた政策とのバランスを図りながら引き続き「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の目標に取り組みます。

取り巻く状況

▶ 市総体での「歩くまち・京都」の推進

⇒ ・この間人口は横ばいの中でも公共交通利用は大きく増加

▶ 観光客の状況

⇒ ・入洛観光客は5年連続5,000万人超、宿泊観光客は過去最高
・今後も外国人観光客は堅調に推移することが想定

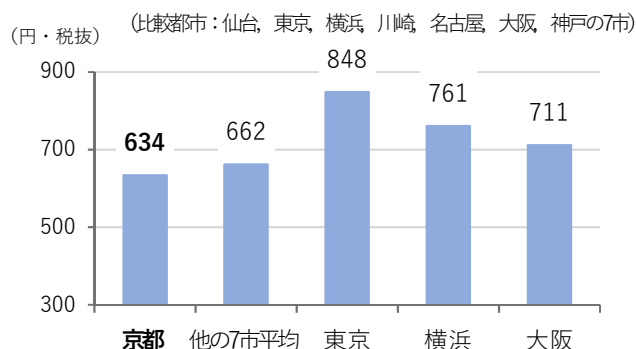
▶ 大規模イベントの開催

⇒ 東京オリンピック・パラリンピック(2020)、ワールドマスターズゲームズ関西(2021)、大阪・関西万博(2025)

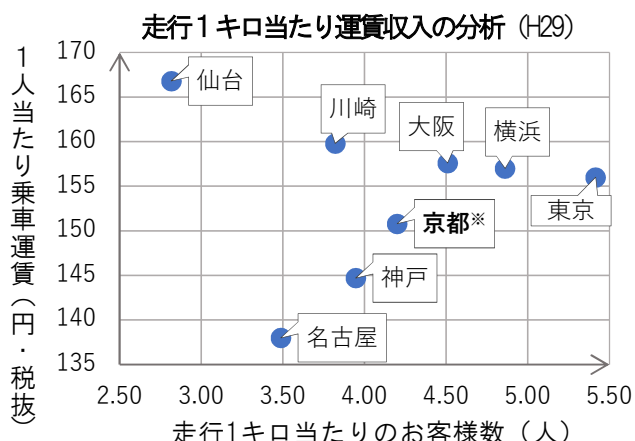
【市バスの運賃収入の水準について】 〈走行1キロ当たりでの他都市比較（H29決算）〉

走行1キロ当たり運賃収入の他都市比較（H29）

- 京都市の市バスの運賃収入（634円）を他都市と比較すると、他の大都市の平均値（662円）を下回る水準にあります。
- 東京、横浜、大阪との比較では、お客様数の面でも、またお客様1人当たりの乗車運賃の面でも、低い状況にあります。



- 市民生活と観光の調和に努めながら、市内周辺部も含めた市バス全体で、より多くの方の御利用を目指す必要があります。
- また、ICカードによる利用促進や、各種割引乗車券の点検などを実施し、お客様1人当たり乗車運賃についても引上げを図ることが必要です。



4 市バス事業の主な取組と収支計画

事業戦略1 安全運行の確保

目標：重大事故件数ゼロ、走行10万キロ当たりの有責事故件数について過去最小値を下回ることを継続

▶ 安全管理の継続的改善

「運輸安全マネジメント」制度に基づき、外部機関と連携した研修等、事故防止の取組を推進

事業戦略2 より質の高いサービスの提供

目標：新たに実施する「お客様満足度調査」における満足度の向上
「お客様の声」としていただく「礼状」の件数の増加

▶ 「お客様満足度調査」の実施

お客様ニーズを把握し、利便性やサービス向上に役立てるため、新たに「お客様満足度調査」を毎年度実施

事業戦略3 利便性・快適性の向上

【利便性の高い路線・ダイヤ編成】

目標：「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
ICカード利用率：2023年度40%、2028年度50%

▶ 旅客流動調査等の実施と路線・ダイヤの在り方の検討

旅客流動調査とお客様アンケート調査を実施し、バス運転士の担い手不足等により増車が容易でない状況や、現在の路線が市民の皆様に定着していることも踏まえつつ、利便性と効率性の向上の観点から今後の路線の在り方を検討

【分かりやすさの向上】

▶ フルカラーLED式の行先表示器の全車への導入 [2022年度までに導入]

【快適な御利用環境の整備】

2019(※1)年度：102号
2020年度：101,106,110,111号
2021年度以降：104,105号 に導入

▶ 前乗り後降り方式の観光システムへの導入

平成31年3月の100号への導入に続き、他の100番台の観光システムに順次導入

▶ 観光システムの分かりやすさの向上 [2020年度までに実施(17両)]

ラッピングデザインの変更など観光システムの分かりやすさを高め、観光客の利用を促進

▶ バス待ち環境の整備

設備の更新やバスの駅など民間とも連携した取組をはじめ、財政負担に留意しつつ快適なバス待ち環境を整備

【御利用しやすい乗車券制度】

▶ ICカードによるポイントサービスの導入 [計画期間前半に予定]

新たにICカードによる登録型のポイントサービスを導入(各種割引乗車券の点検・見直しと併せて導入)。トラフィカ京カードで実施している1割相当のプレミアムや乗継割引についてのポイント還元などの実施に向け検討

▶ 市バス均一運賃区間の拡大

事業戦略4 まちづくりへの貢献

目標：「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
市目標「2020年度自動車分担率20%以下」に貢献
事業者排出量削減計画に基づくCO2排出量の削減
(3年ごとに改定、前計画期間平均排出量比で1%削減)

▶ 民間事業者と連携した公共交通ネットワーク全体での利用促進

▶ 地域が主体のモビリティ・マネジメント(MM)活動との連携

地域主体のモビリティ・マネジメントの取組について、区役所や都市計画局と協働し、市バスの利用を促進

▶ 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

自動運転等の次世代技術や新たな公共交通について、本市関係局とも連携を図り、動向を注視・研究

事業戦略5 経営基盤の強化

【収入増加策】

目標：運賃収入について計画最終年度までに**8億円の増収**(2019年度予算比)

※ 収支計画では、計画期間中に「1日当たりのお客様数を1万人増」と計画前半期間中に「1人当たり乗車運賃を2円増」の2つを図ることを一つの目安として見込みます。

▶ お客様増加策の推進

「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の目標に向けた市バス・地下鉄全体での利用促進や、6割近くを占める赤字系統の利用促進※1に取り組むとともに、現有の車両・人員を最大限活用した路線・ダイヤの継続的な改善によりお客様増を図る。また現在の車庫用地で工夫が可能な増車増便※2についても検討

※1 80万人推進本部の下に、区役所等と連携した、地域の皆様の市バス利用の機運を高める運動を展開するチームを立ち上げ

※2 交通局の全ての営業所を合わせて、収容可能な車両数はあと5～7両程度まで

▶ お客様1人当たり乗車運賃の引上げ

当面の間600円としている「バス一日券」※の価格適正化など、各種割引乗車券について、御利用状況や料金・乗車券制度全体のバランス面から点検・見直し。また、ＩＣカードの利用促進に併せて、市民の皆様を中心とした御利用頻度の高い方とそうでない方との間でメリハリをつけた割引制度への再構築

※ 平成12年度に700円であったものを規制緩和対策として500円に値下げし、平成30年3月から現行価格としています。

【コスト削減策】

目標：経常的な経費について、計画前半期間中に1億円削減（2019年度予算比）
設備投資について、10年間の総額で約220億円の範囲内で実施

▶ コスト削減策の推進

経常的な経費について、ＩＣサービスの拡充に併せた磁気券の見直し、民間委託のコストメリットの精査をはじめ総点検を行い、削減に努めるとともに、設備投資についても、更新費用や投資を伴う新規事業について、後年度に過度な負担とならないように実施

▶ 施設マネジメント計画に基づく施設等の長寿命化

施設等の計画的な保全によりライフサイクルコストを縮減し財政負担を平準化

【事業の担い手と安定した運営体制の確保】

▶ 公共交通を支える担い手の安定的な確保

大型二種免許未取得者を対象とした市バス運転士の採用など、担い手確保の取組を強化

▶ 市バス事業の安定的な運営体制の検討

管理の受委託の在り方について、2023年度末の次期契約更新に向けて継続的に検討

【財政の安定化の対策】

目標：企業債償還額を平準化し、10年間の償還額を約25億円抑制

▶ 利益剰余金の活用

今後経常損益が赤字となる中でも累積欠損金を生じさせないよう、これまでの黒字である利益剰余金を活用

▶ 企業債の償還負担の平準化

建設改良積立金の活用や企業債発行に当たり様々な償還方法を組み合わせ、企業債償還負担を平準化

▶ 国への要望

バス車両の企業債償還期間に係る制度改善、バス運転士等担い手不足の課題対応のための支援などを要望

【経営情報等の発信強化】

▶ 経営情報等の発信強化

事業や財政状況を分かりやすくお示しする「経営レポート」を新たに作成する等、経営情報等の発信強化

◆ ビジョンの取組を反映した収支計画

今後10年間で530両ものバス車両の更新が集中することに加え、バス運転士・整備士の担い手不足に伴う管理の受委託の委託料や人件費の大幅な増加により、当面経常損益は赤字となることは避けられませんが、ビジョンに掲げる収支改善の取組目標を達成することで、計画期間最終年度には収支の均衡を実現します。（①）

また、利益剰余金の活用や企業債の償還負担の平準化等の対策により、累積欠損金と累積資金不足を生じさせません。（②、③）

2019年度比 8億円増

（単位 億円、税抜）

[10年間の収支計画]

年 度	計画期間（前半）					計画期間（後半）				
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
経常収入	222	221	224	225	226	228	229	230	231	231
うち運送収益	208	208	208	209	210	213	214	215	216	216
経常支出	229	229	231	234	236	234	232	232	232	231
経常損益	△ 8	△ 7	△ 7	△ 9	△ 10	△ 6	△ 3	△ 2	△ 1	0 ①
繰越利益剰余金	55	47	41	43	34	28	25	23	22	22 ②
資金剰余額	52	57	49	51	49	46	43	43	39	37 ③

注1 億円未満の端数処理により、合計等が一致しない箇所があります。

注2 繰越利益剰余金は、利益剰余金のうち積立金等の残高を除いた額です。

5 地下鉄事業の主な取組と収支計画

事業戦略1 安全運行の確保

目標：有責による運転事故及び輸送障害ゼロ

▶ 烏丸線可動式ホーム柵の全駅設置を目指した取組

自動列車運転装置搭載の新型車両への更新を進めるとともに、既存車両の改造や相互直通運転を行っている近鉄車両の改造に向けた協議を進め、2019年度中に全駅設置に向けた具体的な計画を策定

【全駅設置に向けた課題】

- ・ 全駅設置には、列車を定位置に停止させる装置を車両に搭載しなければなりませんが、営業運行を続けながら車両の新造や改造を行うこととなるため、長期にわたる綿密な計画を立てる必要があります。
- ・ また、相互直通運転を行う近鉄においては京都線での可動式ホーム柵設置の計画がない中で、車両の改造が必要となります。本市のみで解決できる課題ではなく、近鉄の理解と協力が不可欠です。
- ・ さらに、事業費は、経営ビジョンで見込む設備投資費用に加えて、更に100億円規模の費用を要するため、経営面からの検討や財源の確保が必要です。

事業戦略2 より質の高いサービスの提供

目標：新たに実施する「お客様満足度調査」における満足度の向上
「お客様の声」としていただく「礼状」の件数の増加

▶ 「お客様満足度調査」の実施 <市バスと共通>

事業戦略3 利便性・快適性の向上

目標：「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
ICカード利用率：2023年度70%、2028年度80%

【利便性の高い路線・ダイヤの編成】

▶ 地下鉄のダイヤの充実

更なる利便性の向上に向け、計画前半期間中に夕方のラッシュ時間帯のダイヤの充実などを検討

【分かりやすさの向上】

▶ 「運行情報等お知らせモニター」の新設 [計画前半期間中に予定]

地下鉄や他社線の運行情報や、マナー啓発、各種イベント情報等を表示するモニターを、全駅の改札口に新設し、情報提供の充実を推進

▶ 車内や駅構内の案内表示の充実

車両の案内表示装置や烏丸線駅ホームの行先表示設備のリニューアルなど、より分かりやすい情報提供の充実を推進

【快適な御利用環境の整備】

▶ 烏丸線への新型車両の導入 [2021年度から2025年度にかけて順次更新]

烏丸線開業時（昭和56年）に導入した9編成を新型車両に更新

▶ 駅トイレのリニューアル、駅施設・設備の計画的改修と美化

烏丸線駅トイレのリニューアルや、老朽化が進む駅構内のタイル壁・照明等の計画的な改修と美化推進

【御利用しやすい乗車券制度】

▶ ICカードによるポイントサービスの導入 <市バスと共通>

事業戦略4 まちづくりへの貢献

目標：「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の実現
市目標「2020年度自動車分担率20%以下」に貢献
事業者排出量削減計画に基づくCO2排出量の削減
(3年ごとに改定、前計画期間平均排出量比で1%削減)

▶ 民間事業者と連携した公共交通

ネットワーク全体での利用促進 <市バスと共通>

▶ 事業者としてのCO2排出削減等の取組

地下鉄車両や駅、トンネル等の照明のLED化を推進するなど、環境負荷の低減を推進

事業戦略5 経営基盤の強化

【収入増加策】

目標：運賃収入について計画最終年度までに**8億円**の増収（2019年度予算比）

※ 収支計画では、計画期間中に「1日当たりのお客様数の1.3万人増」を見込みます。

▶ お客様増加策の推進

「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の目標達成に向けた取組や、「地下鉄・バス一日券」の販売促進など市バスから地下鉄への利用促進、また更なる利便性向上に向けたダイヤ充実の検討など、お客様増加策を推進

▶ 附帯事業収入の増収に向けた取組の推進

駅ナカビジネスの更なる収入の増や広告料収入の確保に向けた取組を推進

目標：駅ナカ収入12億円
(2028年度までに)

【コスト削減策】

目標：経常的な経費について、計画前半期間中に1億円削減(2019年度予算比)

設備投資について、10年間の総額で約740億円の範囲内で実施

※ 可動式ホーム柵の烏丸線全駅への設置には、更に100億円規模の費用が必要

▶ コスト削減策の推進

経常的な経費について、ICサービスの拡充に併せた磁気乗車券の見直しなど、総点検を行い削減に努めるとともに、設備投資についても、後年度に過度な負担とならないように実施

▶ 施設マネジメント計画に基づく施設等の長寿命化 <市バス事業と共通>

【財政の安定化の対策】

▶ 国への要望

施設の改修や可動式ホーム柵整備に対する補助制度の拡充、高金利企業債借換制度の創設などを要望

【経営情報等の発信強化】

▶ 経営情報等の発信強化 <市バス事業と共通>

◆ ビジョンの取組を反映した収支計画

一般会計からの経営健全化対策出資金の繰入れの終了に伴い、累積資金不足は増加していきますが、ビジョンに掲げる収支改善の取組目標を達成することで、現金収支の黒字を更に拡大します。

(①) これにより、企業債等残高と累積資金不足を合わせた有利子負債については、10年間で約730億円削減し、計画期間以後についても着実に削減することができる見通しです。(②)

また、累積資金不足の将来の最大値は726億円となり、経営健全化計画での見込みである800億円以下に抑制できる見通しです。(③)

2019年度比 8億円増

[10年間の収支計画]

(単位 億円, 税抜)

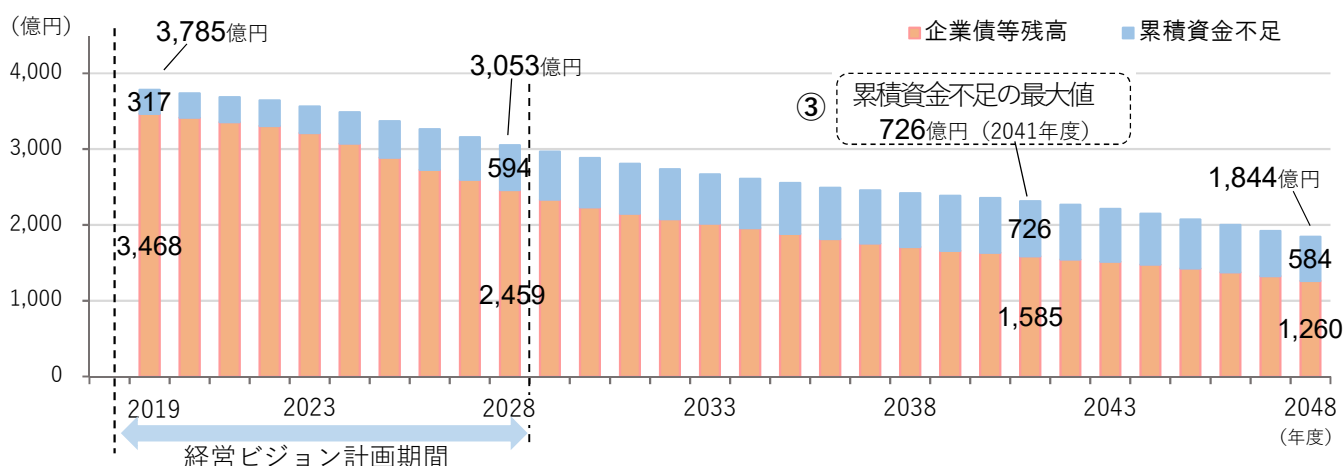
年 度	計画期間 (前半)					計画期間 (後半)				
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
経常収入	336	340	338	337	343	341	342	343	344	341
うち運輸収益	260	260	262	263	265	265	266	266	268	268
経常支出	328	333	336	339	343	344	344	341	339	337
現金収支(償却前損益)	105	110	112	115	124	124	126	129	130	127
経常損益	8	6	1	△3	0	△3	△1	1	5	4
有利子負債	3,785	3,738	3,686	3,644	3,564	3,487	3,370	3,262	3,159	3,053
累積資金不足	317	321	330	339	353	413	484	536	564	594
企業債等残高	3,468	3,417	3,356	3,305	3,212	3,074	2,886	2,726	2,595	2,459

注1 億円未満の端数処理により、合計等が一致しない箇所があります。

注2 有利子負債は、企業債等残高と累積資金不足の合計です。

2019年度比 △732億円

[有利子負債の推移見通し]



- 今後、一定の人口減少・少子高齢化は避けられない状況ですが、本市では、「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」総合戦略を推進し、人口減少社会に挑戦する取組を積極的に展開してまいります。また、「歩くまち・京都」の推進等により、市バス・地下鉄の定期利用のお客様数は増加しており、加えて観光客についても堅調に推移する見込みです。

➡ 引き続き、市バス・地下鉄の御利用を期待できる方は、多くおられると考えられます。

【人口と交通分担率】

- 京都の都市圏の人口は、今後の経営ビジョン期間中、老年人口は増加する一方で、徐々に生産年齢人口は減少し、全体では微減傾向となると見込まれています。
- 一方、この間、公共交通優先のまちづくりにより、マイカー利用から公共交通へのシフトが進み鉄道・バスの分担率が上昇しており、生産年齢人口が減少してきた中であっても、市民の方や定期を利用される通勤・通学の方の御利用増に結びついてきました。

【観光】

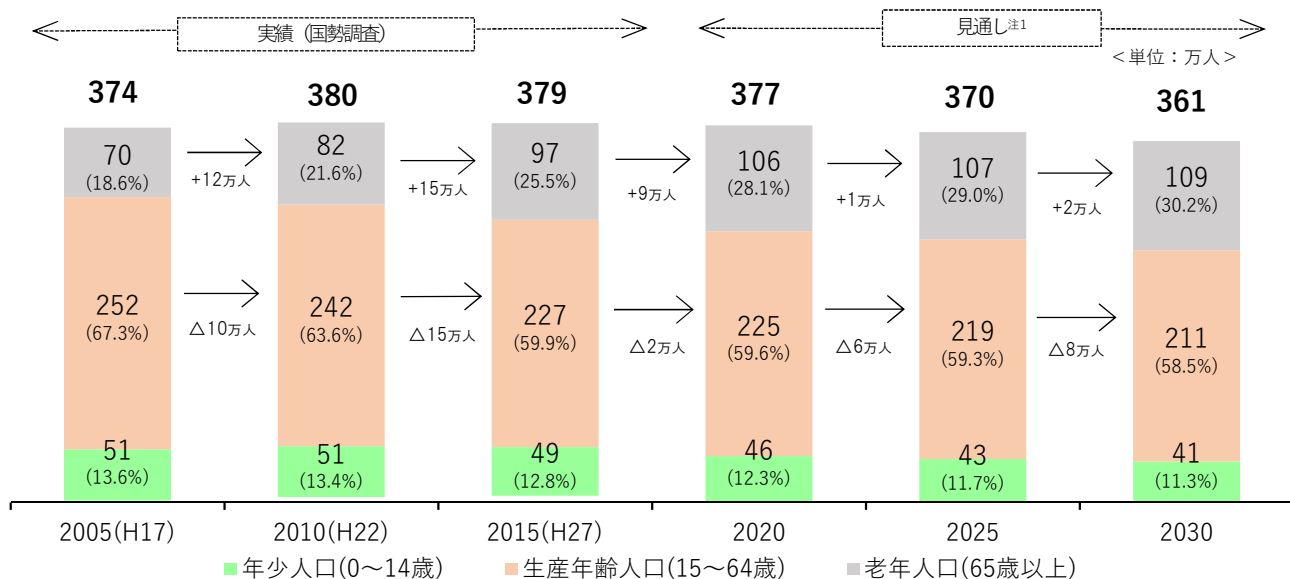
- 入洛観光客数は5年連続で5,000万人超となっており、宿泊客数も高い水準で推移していますが、日帰り観光客数は減少している状況もあり、その動向には注視が必要です。
- 一方、今後もアジア地域の観光客は引き続き増加が見込まれていることから、海外からのお客様は堅調に推移することが想定されます。

① 今後の人口見通し

- 国の推計によると、これまで京都都市圏の人口は横ばいでしたが、経営ビジョン期間中には微減となると見込まれています。今後は老年人口は増加する一方で、徐々に生産年齢人口は減少していくことが見込まれています。

【京都都市圏※の人口構造の推移（実績・見込）】

※ 京都市及び京都市に隣接する自治体、及び京都市への就業・通学者（15歳以上）の割合が概ね5%以上の自治体

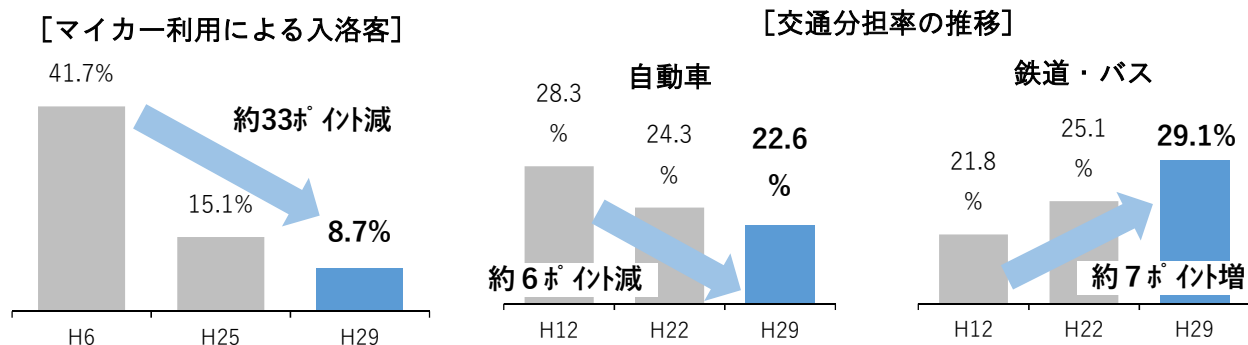


注1) 2020、2025、2030年度の数值は、国立社会保障・人口問題研究所が公表している年齢別推計値（平成30(2018)年3月推計）

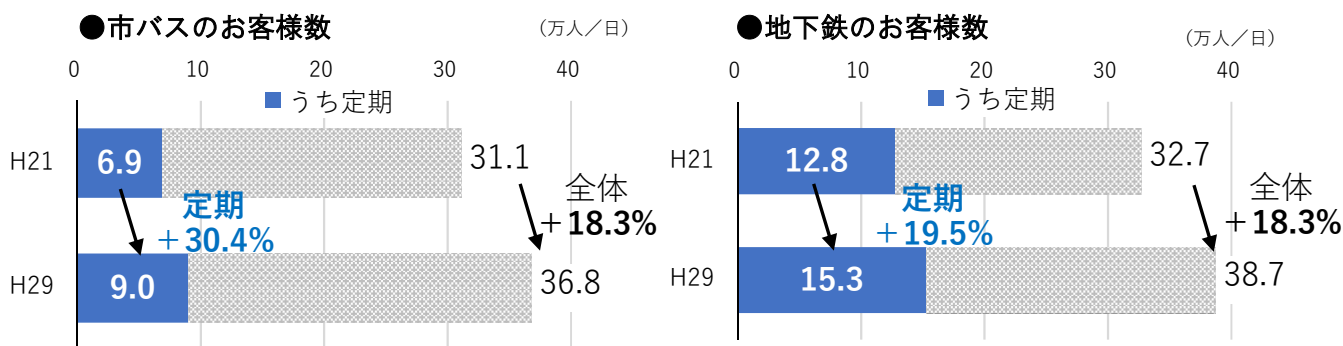
注2) 四捨五入のため合計が一致しない箇所があります。

② 自動車分担率の低減

- 京都市の進めるひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進と、市バス・地下鉄の利便性向上の取組が相まって、自動車から公共交通へのシフトが進み、市バス・地下鉄のお客様数の増加につながっています。



〔市バス・地下鉄の定期利用のお客様数の増加 (H21—H29) 〕

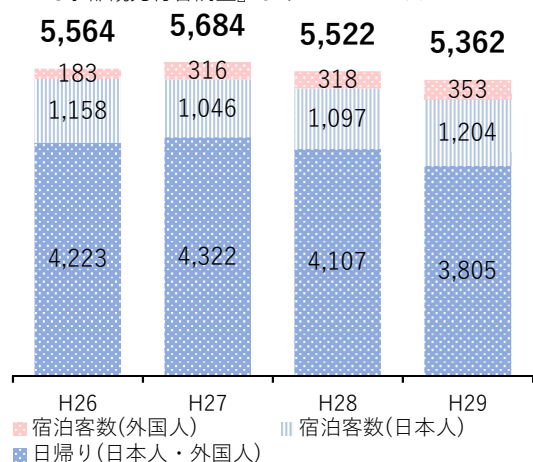


③ 観光客の動向

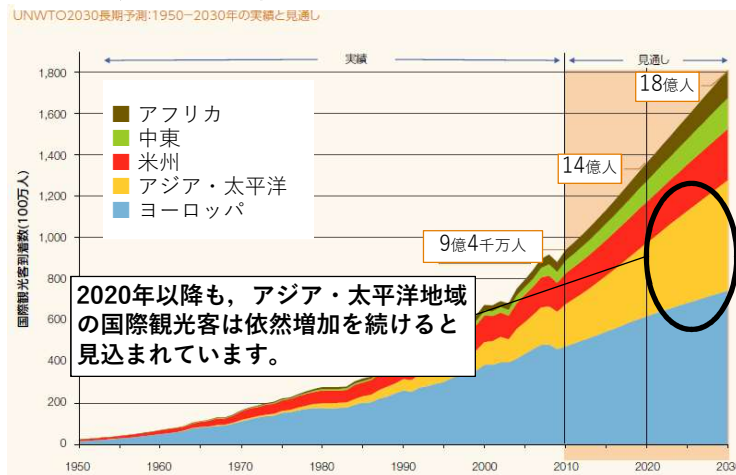
- 京都を訪れる観光客は、5年連続で5,000万人を超える高い水準で推移しています。
- 日本人・外国人を含めた宿泊者数は過去最高となっていますが、一方で日本人の日帰り客が減少しており、動向に注視をしていく必要があります。
- アジア・太平洋地域の観光客は引き続き増加が見込まれていることから、海外からの観光客は今後も堅調に推移することが想定されます。
- また、東京オリンピック・パラリンピック（2020年）やワールドマスターズゲームズ関西（2021年）、大阪・関西万博（2025年）など、大規模なイベントの機会に京都を訪れる方が増加することも見込まれます。

〔京都市への観光客数の推移 (H26—H29) 〕

* 『京都観光総合調査』より <単位: 万人>



〔国際観光客数の推移見通し (地域別) 〕



* UNWTO(国連世界観光機関)『Tourism Highlights 2016Edition』より

