

R3

経営レポート

Kyoto Municipal Transportation Bureau

December 2021

CITY BUS
& SUBWAY

今日も明日も走り続けるために

「バスのない世界を、考えてみてください」

これは、日本バス協会が新聞に掲出した衝撃的な広告の見出しです。そこには、昨年来続く新型コロナウイルス感染症拡大の影響により人々の移動が制約され、バス業界が危機的な状況にあること、そしてバスがなくなれば地域の未来はないことが訴えられていました。

私たち交通局も例外ではなく、現在、市バス・地下鉄両事業は、お客様数の減に伴う収入減により未曾有の経営危機に陥っており、このまま何らの経営改善の手立てを講じなければ、事業の存続が危ぶまれる状況にあります。

市バス・地下鉄が、京都のまちからなくなってしまったら、一体どうなるのでしょうか。

市バス・地下鉄は、京都市の多様な都市活動を支える、いわば血液のようなものであり、これ無しには、まさに「生きた都市活動」は成り立たず、京都の経済は止まってしまいます。同時に、市バス・地下鉄の経営が立ち行かなくなれば、通勤・通学・買物・通院など、あらゆる場面において大変な御不便をお掛けすることになります。それだけは、何としても避けなければなりません。

現在、将来にわたる事業継続に向け、有識者から様々な御意見を頂戴するとともに、市民・御利用者の皆様からの意見募集も行ったうえで、「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」を取りまとめているところであり、安定経営への道筋をしっかりとお示ししてまいります。

今日も、明日も、そして100年後も元気に走り続けられるよう、あらゆる手立てを講じ、何としてでも市バス・地下鉄を守り抜いてまいりる覚悟であります。その中で、皆様には御負担をお掛けすることもあるかと存じますが、どうか私たちと手を携えて、市民の大切な財産である市バス・地下鉄を共に守っていただきますよう、お願い申し上げます。

京都市公営企業管理者
交通局長 山本 耕治

目次

経営状況	1
コロナ感染拡大前の状況 令和元年度以前	1
コロナ感染拡大後の状況 令和2年度	6
コロナ感染拡大後の状況 令和3年度	15
持続可能な経営に向けて	24
資料編	27
令和2年度決算 市バス事業	28
令和2年度決算 地下鉄事業	34
御利用状況の分析	38
附帯事業収入の状況	44
その他資料	46

「京都市交通局 経営レポート」について

交通局では、市民の皆様をはじめ、市バス・地下鉄を御利用いただくお客様に、経営状況の見える化を図り、市バス・地下鉄事業の現状を分かりやすくお伝えすることを目的として、「京都市交通局経営レポート」を作成しております。

今年度の経営レポートでは、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、市バス・地下鉄両事業が極めて厳しい経営状況に直面し、今後、市民・御利用者の皆様の御理解、御協力を賜りながら、経営改善に全力を傾注していく必要がある中、経営の現状の御紹介のみに留まらず、この間交通局が取り組んできた数次にわたる経営健全化の取組やその成果等についてもお示ししております。

経営状況

コロナ感染拡大前の状況 | 令和元年度以前

市バス・地下鉄の経営健全化を着実に推進

- 市バス・地下鉄の厳しい経営状況を改善するため、これまで、数次にわたる経営健全化に取り組み、人件費・経費を大幅に削減するとともに、増収・増客に努めてきました。
- 経営状況は一定改善してきましたが、平成20年度決算において、市バス・地下鉄ともに新たに施行された「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に定める経営健全化基準を上回ったため経営健全化団体に該当することとなり、議会の議決を得て平成22年3月に経営健全化計画を策定しました。同計画に基づき、市民の皆様の御理解と御協力の下、全庁を挙げて健全化の取組を着実に推進しました。
- その結果、市バスは、他都市の多くが一般会計から運営補助を受け中、一般会計からの任意の財政支援に頼らない自立経営を堅持するとともに、計画より3年前倒しの平成24年度決算をもって経営健全化団体から脱却しました。
- 地下鉄は、絵空事といわれた経営健全化計画に掲げた目標「1日5万人増客」を計画より2年前倒しの平成28年度に実現するとともに、予定していた運賃改定を回避したうえで、計画より1年前倒しの平成29年度決算をもって経営健全化団体から脱却しました。また、平成18年度には1日当たり4,600万円もの赤字でしたが、令和元年度には1日当たり600万円の黒字となりました。
- 平成31年3月には、市バス・地下鉄の今後の経営環境や課題を踏まえ、令和元年度から10年間の市バス・地下鉄事業の経営の基本的な方針や具体的取組、財政計画等を取りまとめた「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。）を策定しました。

これまでの経営健全化の主な取組等

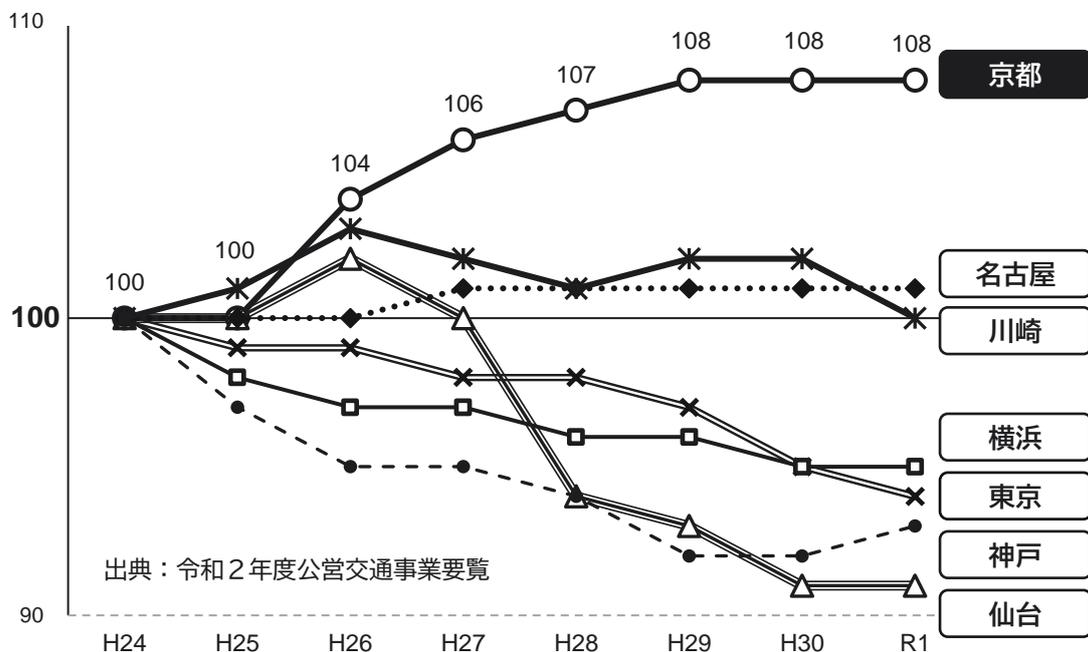
市バス（令和元年度以前）

- 新給料表の導入によるバス運転士の給与引下げ
バス運転士平均給与 平成11年度 9,260千円
→ 令和元年度 5,658千円（▲38.9%）
- 交通局独自の給与カット
平成12年～平成23年度に最大7%の給与カット等
- 市バス運行業務等の民間委託（管理の受委託）の推進
平成12年に全国公営バスで初めて実施し、平成19年に事業規模の2分の1まで委託化。平成12年以降平均約▲13億円/年の経費削減
- 平成20年度決算において経営健全化団体に転落。平成22年3月に、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
- バス車両耐用年数の大幅な見直し（更新年数14年→18年）
- 全庁を挙げてのお客様増加策の実施
平成25年度までに1日当たり320千人を目標とし、1年前倒しの平成24年度に達成。平成21年度から平成29年度の間で1日当たり57千人増客（368千人）
- 自動車整備業務の民間委託化（平成21～27年度で40人削減）
- 任意補助金の見直し
民営並みコストで運営してもなお生じる赤字に対して一般会計から財政支援を受けていた市バス購入費に対する補助金を平成24年度に、生活支援路線補助金を平成26年度にそれぞれ経営努力により削減し、地下鉄事業の支援財源として活用
- 平成24年度決算をもって、計画より3年前倒しで経営健全化団体から脱却
- 運賃改定
消費税引上げによる改定を除き、平成8年以降25年間運賃を据置き
- 平成31年3月に、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、財政計画等について取りまとめた「経営ビジョン」を策定

走行キロ数の推移（指数：主な公営バス事業者6都市との比較）

この間、他の公営バス事業者が走行キロ数を減らしている状況の中、本市は走行距離を伸ばし、利便性の向上を図ってまいりました。

（指数）※H24を100とした場合



出典：令和2年度公営交通事業要覧

（指数）

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
京都	100	100	104	106	107	108	108	108
名古屋	100	100	100	101	101	101	101	101
川崎	100	101	103	102	101	102	102	100
横浜	100	98	97	97	96	96	95	95
東京	100	99	99	98	98	97	95	94
神戸	100	97	95	95	94	92	92	93
仙台	100	100	102	100	94	93	91	91

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

地下鉄（令和元年度以前）

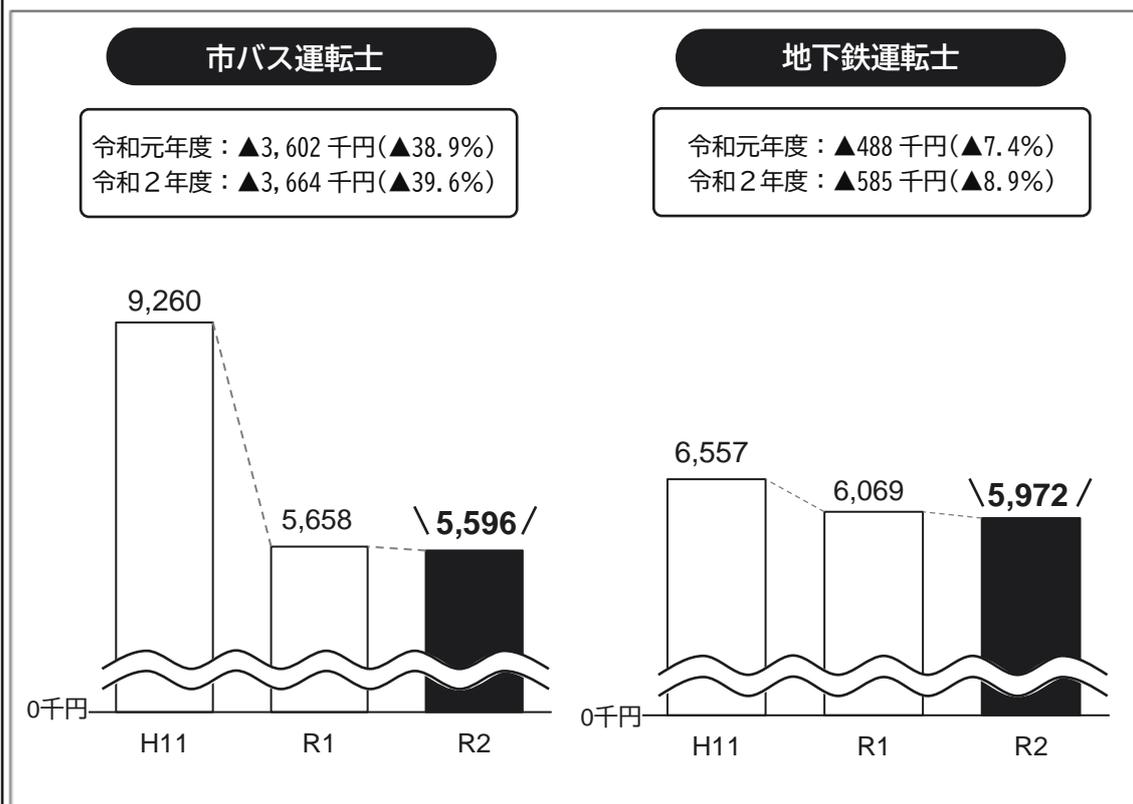
- 新給料表の導入による地下鉄運輸職員の給与引下げ
地下鉄運転士平均給与 平成11年度 6,557千円
→ 令和元年度 6,069千円（▲7.4%）
- 交通局独自の給与カット【再掲】
平成12年～平成23年度に最大7%の給与カット等
- 地下鉄駅職員業務の民間委託の推進
平成19年以降平均約▲2億円/年の経費削減
- 平成20年度決算において経営健全化団体に転落。平成22年3月に、平成30年度までを計画期間とする「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」を議会の議決を得て策定
- 地下鉄設備の更新期間の延長
改集札機，券売機，昇降機設備等を1～5年延長
- 全庁を挙げてのお客様増加策の実施
平成30年度までに1日5万人増客を目標とし，2年前倒しの平成28年度に達成。平成21年度から令和元年度の間で1日当たり73千人増客（400千人）
- 駅ナカビジネスの拡大
平成21年度策定の経営健全化計画における当初目標である「平成25年度までに年間5億円の収入」及び，更なる目標である「平成30年度までに年間10億円の収入」を，それぞれ1年前倒しで達成
- 運賃改定
消費税率引上げによる改定を除き，平成18年以降15年間運賃を据置き（経営健全化計画で見込んでいた運賃改定（5%）は，増客等による経営改善により回避）
- 高金利企業債の借換えによる利息軽減
▲127億円の効果（一般会計等の効果を含む）
- 一般会計支援（国制度に基づく経営健全化出資，市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した支援等）の拡充
- 平成29年度決算をもって，計画より1年前倒しで経営健全化団体から脱却
- 平成31年3月に，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，財政計画等について取りまとめた「経営ビジョン」を策定【再掲】

Topic

市バス運転士・地下鉄運転士の平均給与費

交通局では、これまでの経営健全化の取組の中で平成12年から新給料表を導入したことなどにより、人件費の抑制に努めてきた結果、市バス運転士と地下鉄運転士の令和2年度の平均給与費について、平成11年度と比較すると、市バスで約▲40%、地下鉄で約▲8%と、いずれも減少しています。

○市バス運転士・地下鉄運転士の平均給与（対平成11年度）



また、市バス運転士と地下鉄運転士の令和2年度の平均給与費を民間事業者の平均給与費※と比較すると、市バス運転士は約+2万円、地下鉄運転士は約▲70万円となっており、ほぼ同水準となっています。

※ 平成29年度から令和元年度までの各年度の賃金構造基本統計調査における、全国（企業規模1,000人以上）の数値の平均

○賃金構造基本統計調査（厚生労働省）より

- ・営業用バス運転者平均給与 5,576千円
- ・電車運転士平均給与 6,660千円

コロナ感染拡大後の状況 | 令和2年度

令和2年度決算の概要

両事業合わせて▲24万人/日のお客様数減, ▲150億円の減収
地下鉄は経営健全化団体へ再び転落

- 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する中、1日当たりのお客様数について、令和2年1月までは市バス・地下鉄ともに対前年度比で増加していましたが、コロナ感染拡大の影響により2月以降大幅に減少し、経営環境が激変しました。
- 令和2年4月に緊急事態宣言が発令された際には、市バス・地下鉄の御利用の8割削減を目標に掲げ、減便や運休を実施する等、感染症拡大防止の取組を最優先に実施しました。
- 7月から11月上旬にはGoToトラベルキャンペーンの影響もあり、お客様数は徐々に回復するも、再度感染が拡大し減少傾向のまま推移した結果、令和2年度の1日当たりのお客様数は、市バスは24万8千人で前年度比▲10万9千人（▲30.7%）の減少、地下鉄は26万7千人で前年度比▲13万3千人（▲33.2%）の減少となりました。
- 運賃収入は、市バスは前年度比▲61億円（▲30.3%）、地下鉄は前年度比▲88億円（▲34.3%）の大幅な減収となりました。
- 厳しい経営状況を踏まえ、今すぐに行える取組として、日々の安全運行に直接関わらない混雑対策事業の中止や施設改修の規模縮小・延期等の見直しを実施し、両事業で約5億円の経費削減に努めたものの、運賃収入の大幅な減を埋めるには遠く及ばず、経常損益は、市バスは▲48億円で平成14年度以来の赤字、地下鉄は▲54億円で平成26年度以来の赤字決算となりました。
- 地下鉄事業の累積資金不足は▲371億円と過去最大、地方公共団体の財政の健全化に関する法律に基づく資金不足比率は62.6%となり、経営健全化基準の20%を超え、再び経営健全化団体に転落しました。

令和2年度決算におけるお客様数と運賃収入の状況（令和元年度比較）

▲24万人減



▲150億円減



単位：万人/日

	市バス	地下鉄	合計
R2	24.8	26.7	51.5
R1	35.7	40.0	75.7
差引(R2-R1)	△10.9	△13.3	△24.2
増減率	△30.7%	△33.2%	△32.0%

単位：百万円

	市バス	地下鉄	合計
R2	13,960	16,942	30,902
R1	20,015	25,778	45,793
差引(R2-R1)	△6,055	△8,836	△14,891
増減率	△30.3%	△34.3%	△32.5%

経営状況－令和元年度以前

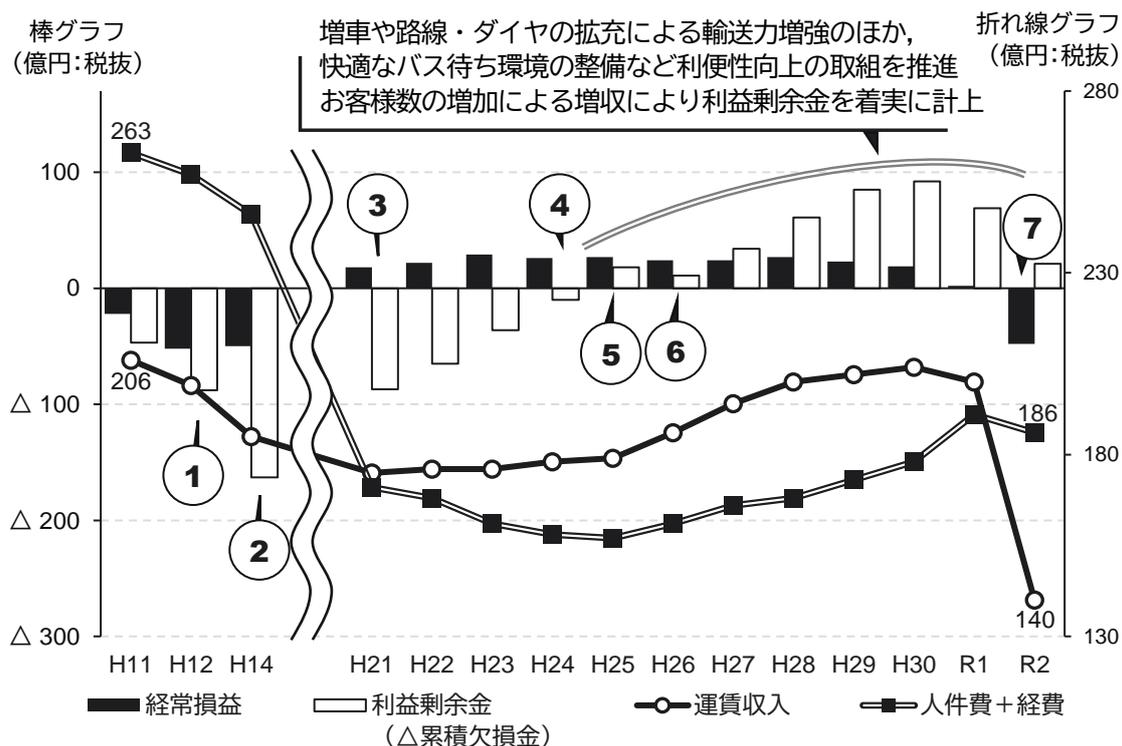
経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

市バス | 経常損益及び利益剰余金（▲累積欠損金）の推移



- ① (H12)過去最大の赤字 (1日当たり14百万円の赤字)
- ② (H14)過去最大の累積欠損金
- ③ (H21)経営健全化団体となる
- ④ (H24)経営健全化団体から脱却
- ⑤ (H25)累積欠損金を解消し,利益剰余金を計上
- ⑥ (H26以降)一般会計からの任意の財政支援に頼らない「自立経営」を達成
- ⑦ (R2) コロナ感染拡大の影響により平成14年度以来の赤字

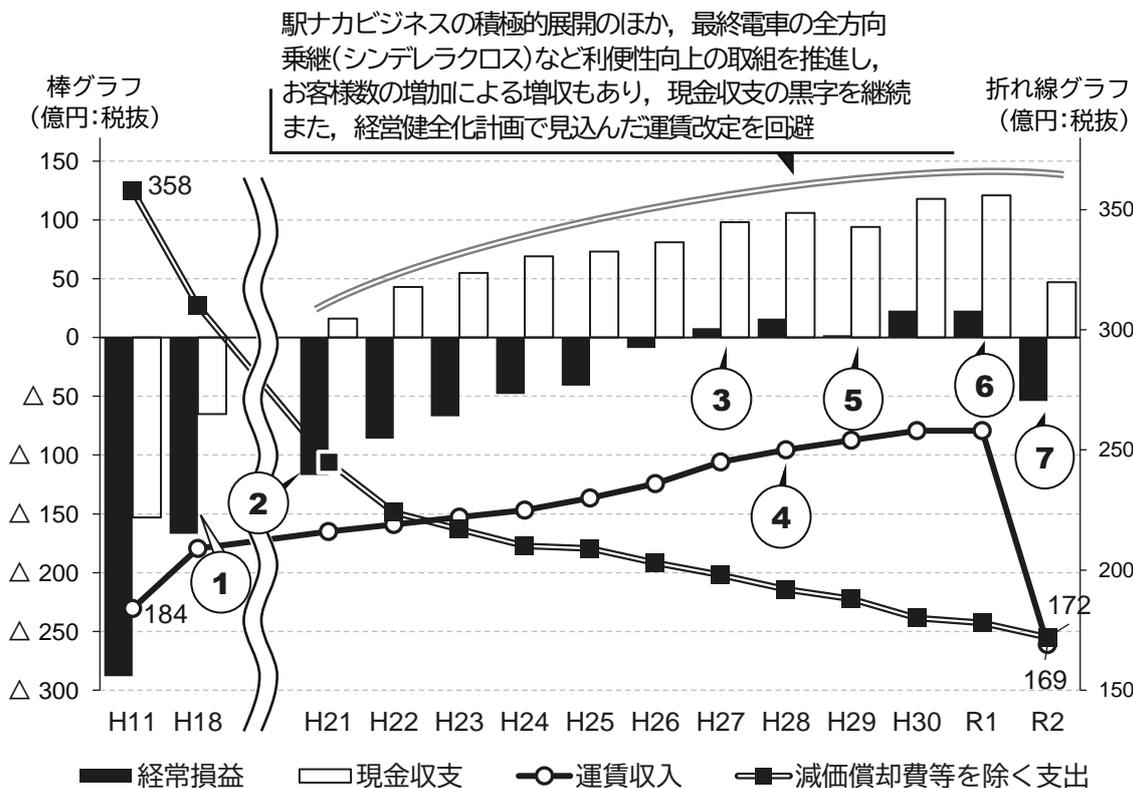
単位: 億円 (税抜)

	H11	H12	H14	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
経常損益	△22	△52	△50	18	22	29	26	27	24	24	27	23	19	2	△48
利益剰余金 (累積欠損金)	△47	△88	△163	△87	△65	△36	△10	18	11	34	61	85	92	69	21
運賃収入	206	199	185	175	176	176	178	179	186	194	200	202	204	200	140
人件費・経費	263	257	246	171	168	161	158	157	161	166	168	173	178	191	186

地下鉄 | 経常損益及び現金収支（償却前損益）※の推移

※現金収支（償却前損益）

経常損益から、現金を伴わない減価償却費等を除いた収支のこと。地下鉄は建設に多額の投資を必要とすることから、収支均衡に長期間を要する事業であり、多額の累積欠損金を抱えています。そのため、まずは現金収支を黒字化し、その拡大を図り、企業債等の負債を着実に返済していくことが健全経営に向け重要となります。



- ① (H18) 1日当たり46百万円の赤字
- ② (H21) 経営健全化団体となる
現金収支を黒字化
- ③ (H27) 開業年度以来の黒字
- ④ (H28) 5万人増客を達成
- ⑤ (H29) 経営健全化団体から脱却
- ⑥ (R1) 1日当たり6百万円の黒字
- ⑦ (R2) コロナ感染拡大の影響により平成26年度以来の赤字
再び経営健全化団体となる

単位：億円(税抜)

	H11	H18	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
経常損益	△288	△167	△117	△86	△67	△48	△41	△9	8	16	2	23	23	△54
現金収支	△153	△65	16	43	55	69	73	81	98	106	94	118	121	47
運賃収入	184	209	216	219	222	225	230	236	245	250	254	258	258	169
支出 (減価償却費を除く)	358	310	245	224	217	210	209	203	198	192	188	180	178	172

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

市バスの系統別収支状況（営業係数）

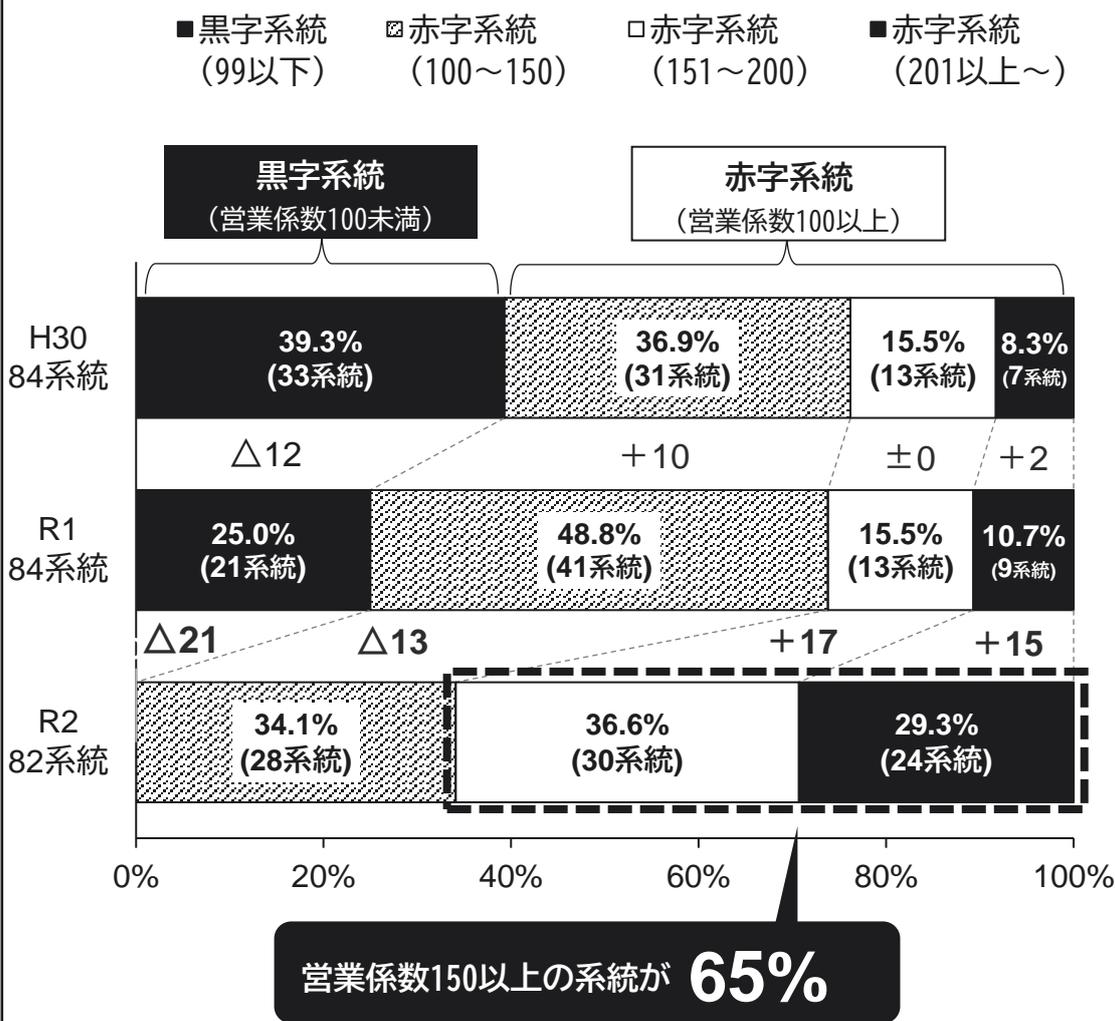
交通局では、市民の皆様在市バスの現状を知っていただき、より一層御利用いただくため、市バス各系統の営業成績を表す「営業係数※」を毎年公表しています。

※ 100円の収入を得るために必要な費用を示す指標で、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。

これまで、黒字系統が赤字系統を支えることで、市民の生活の足を確保してきました。しかしながら、令和2年度はお客様数が激減。経費の削減により支出を抑制したものの、全ての系統で営業係数が悪化し、令和元年度に黒字であった21系統は全て赤字となり、営業係数が150を越える系統が全体の約65%を占めるなど、危機的な状況となりました。

今後、持続可能な市バス運行を目指し、御利用状況に応じた路線・ダイヤの見直しに取り組んでいく必要があります。

○市バスの系統別収支状況（営業係数）の推移（過去3年間）



令和2年度の主要な取組

厳しい経営状況でもコロナ対策を徹底
経営改善の取組を推進しつつ、利便性向上にも尽力

コロナ対策（令和2年度）

- 市バス車両（822両）、地下鉄車両（222両）、バスターミナルや地下鉄駅トイレの抗ウイルス・抗菌加工の実施
- 換気扇の増設等、感染防止対策に配慮した新たな仕様の市バス車両の導入（58両）
- 地下鉄券売機及び精算機への抗菌シートの設置
- 市バス・地下鉄車両のつり革や手すり、地下鉄駅構内のお客様が触れることが多い箇所の定期消毒の実施
- 地下鉄駅やバスターミナル、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
- 車内放送やポスター・チラシ等を活用した市バス・地下鉄御利用時の感染防止御協力をお願い
- 市バス謎解きイベント等、集客事業の中止
- 緊急事態宣言期間に、感染拡大防止を最優先に市バス急行系統や深夜バス、地下鉄「コトキン・ライナー」等の減便・運休を実施
- 職員の感染防止のために職場にビニールシートや仕切り板、アルコール消毒液等を設置

Topic

車両の抗ウイルス・抗菌加工

市バス・地下鉄を安心して御利用いただくため、令和2年度において、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・抗菌加工を実施し、令和3年度以降に導入する車両にも実施してまいります。

この抗ウイルス・抗菌加工は、コロナにも効果があることを第三者試験機関により確認しています。

実施後1年が経過する令和3年度において、交通局職員の立会の下、抗ウイルス・抗菌加工を施した複数箇所に対して、メーカーによる確認試験を実施した結果、引き続き効果が持続していることを確認しました。

今後も毎年効果持続性の確認を実施し、お客様に安心して市バス・地下鉄を御利用いただけるよう努めてまいります。



- 抗ウイルス・抗菌加工済ステッカー

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

安全対策の推進等（令和2年度）

市バス

- 安全運転訓練車や外部機関を活用した事故防止研修の継続実施や、経験年数や習熟度に応じたきめ細やかな研修の実施
- 運転士の担い手確保策として、女性用施設が未整備であった烏丸営業所に女性専用の休憩室等を整備し、女性がバス運転士として働きやすい環境整備を推進

地下鉄

- 北大路駅への可動式ホーム柵設置に向け設計着手
- 烏丸線新型車両の製造に着手
- 烏丸線ホーム車掌用モニター設備の増設
- 駅出入口への止水板の設置による浸水対策の強化（第二期）
- 地下鉄車両車内灯及び駅舎等照明のLED化の推進

Topic

烏丸線新型車両の導入

地下鉄烏丸線への新型車両の導入には、総額約110億円に上る費用が必要であり、市民の皆様からは、「交通局の経営状況が厳しい中、なぜ今導入するのか」というお声を頂戴しております。

（新型車両導入の必要性）

昭和56年の開業当初から40年が経過している烏丸線車両9編成は、メーカーが想定する耐用年数の限界に近付いており、老朽化が進んでいます。また、アルミ製の車体は溶接修理による延命が難しく、このまま更新せずに使用すると、故障や脱線などの重大な事故が生じる危険性があります。

一方、車体に搭載している主要な装置については、供用開始後20年を目安に更新を行っており、供用開始後40年を迎える令和3年度以降には2回目の機器更新の時期を迎えることとなります。2回目の機器更新を実施しても、5年程度で車体自体の寿命が尽きることにより、寿命がまだまだ残っている機器を廃棄することとなり、投資した費用が無駄になります。

これらの安全面や費用面を考慮し、供用開始40年を迎えた本年度から供用開始44年の令和7年度にかけて、順次新型車両の導入を進めていくことは必要不可欠です。

（新型車両導入のメリット）

新型車両については、旧車両よりも床面とホームとの段差が低く、車椅子やベビーカー用のスペースが充実しているなど、バリアフリー性に優れています。また、車体構造の強化による安全性の向上や、省エネ化による消費電力削減（旧車両比約▲30%減）を図り、地球環境に優しい車両となっています。

経営改善のための取組（令和2年度）

- 事業の見直し・経費の節減（市バス・地下鉄事業計▲約5億円）
 - 混雑対策事業等の見直し
 - 市バス旅客流動調査及びお客様アンケート調査の実施延期【▲83百万円】
 - 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”案内活動の規模縮小【▲23百万円】
 - 手ぶら観光や地下鉄・バスを組み合わせた観光ルートPRの取止め【▲23百万円】
 - 大型手荷物に対応したバス車両の導入延期【▲78百万円】
 - 観光に便利な系統の新たなバス車両デザインの拡大取止め【▲2百万円】
 - バス停上屋やバス接近表示器等のバス待ち環境の整備箇所の縮小【▲28百万円】
 - 四条駅南改札口の改集札機増設や醍醐保守事務所外壁・屋上防水工事等の延期【▲146百万円】
 - 市バス謎解きイベントの中止等その他経費の減【▲122百万円】
 - 企業債の償還負担の平準化策として、市バス車両（2両）をリースにより調達
- 市バス・地下鉄の運行維持のための取組に対する支援として、一般会計から地方創生臨時交付金を財源とした奨励金を収入【1,131百万円】
（内訳 市バス：431百万円，地下鉄：700百万円）
- コロナに伴う減収により生じた資金不足に対して特例的に発行が認められた「特別減収対策企業債」等，国制度を活用し資金を確保

お客様サービスの向上（令和2年度）

市バス

- 前乗り後降り方式を101号，106号，111号系統に拡大
- 民間事業者と連携した取組
 - 市バスICOCA定期券の西日本ジェイアールバスとの均一運賃区間での共通利用開始（令和2年4月）
 - 高雄地域への均一運賃区間の拡大（令和3年3月）
 - これまで最大530円だった高雄地域（柵ノ尾）～京都駅・四条駅間の運賃が市バス・西日本ジェイアールバスともに一律230円となる。
 - 西日本ジェイアールバスとの「バス一日券」等の共通利用化(令和3年3月)
 - 「バス一日券」が新たに高雄地域でも利用可能となり，加えて「バス一日券」，「地下鉄・バス一日（二日）券」で西日本ジェイアールバスにも乗車可能となる（京都駅前～柵ノ尾間）。
- フルカラーLED式行先表示器の導入拡大
- 北大路バスターミナルのトイレのリニューアル

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

地下鉄

- 烏丸線各駅の行先案内表示の更新（ホーム階）及び増設（改札階）に着手
- 車内案内表示装置等の4箇国語対応の推進
- 烏丸線駅トイレのリニューアル
- トイレの特別清掃及び床面コーティングによる美化推進

市バス路線・ダイヤの編成（令和2年3月実施の新ダイヤ）

生活路線は確保したうえで、ルートが重複する系統を見直し、その輸送力を対策が必要な系統へ充当（市バス車両818両 → 822両）

- 四条通等の混雑対策
 - ・ 四条通，東大路通
 - 経路変更による輸送力増強（58号系統）
 - ・ 堀川通，金閣寺付近
 - 経路変更の通年実施（試行）による分散化の取組強化（12号系統，59号系統をきぬかけの路経由から西大路通経由に変更）
 - ・ 大宮通，千本通
 - 6号系統全便を四条大宮から京都駅まで延伸
- 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
 - ・ 増便：右京区南太秦学区（70号系統）
 - 平日は朝・夕方ラッシュ時間帯を20分間隔の運行とする（32回⇒36回/日）とともに、土曜・休日は30分間隔の運行時間帯を朝・夜間時間帯に拡大（28回⇒32回/日）
 - ・ 延伸：北区柁野学区（特37号系統）
 - 現行の13回/日の運行回数を維持したうえで、西賀茂北部地域へ延伸
- まちづくりの進展に合わせた利便性の向上
 - ・ 上賀茂神社周辺の道路整備等に合わせた上賀茂神社を起終点とする系統の西賀茂車庫への延伸（4号系統，46号系統，67号系統）
 - ・ 嵐電/北野白梅町駅と京阪・叡電/出町柳駅との結節強化（102号系統）

コロナ感染拡大後の状況 | 令和3年度

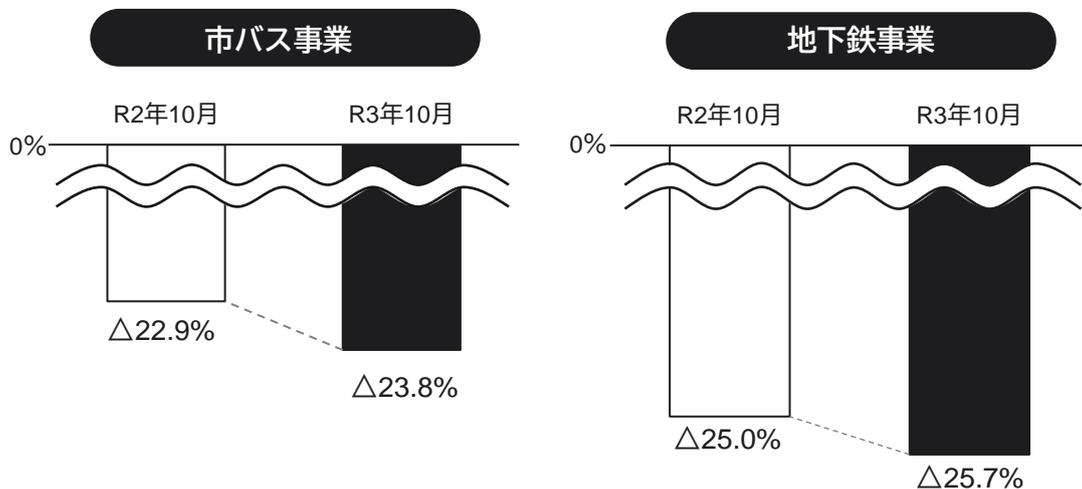
お客様数の状況

コロナ感染拡大以降減少が継続
令和3年度の直近においても回復は鈍く、依然として厳しい状況

- 令和3年度に入っても、新規感染者数が増加し続け、4月から9月末までの期間において「緊急事態宣言」が2度発令されるなど、コロナの影響が続いています。
- コロナの新規感染者が落ち着き始めた10月の状況でも、対令和元年度比で、市バスで▲23.8%、地下鉄で▲25.7%となっており、昨年10月の減少率と比較しても回復は見られません。また11月の速報値ベースでは、対令和元年度比で市バスで▲21.7%、地下鉄で▲25.9%と、依然として厳しい状況が続いています。

新たに出現したオミクロン株の世界的な拡大が懸念されるなど、まだまだ先が見通せない状況が続く中、お客様数の減少が当面の間継続するという前提の下、経営改善を図っていかねばなりません。

令和2年10月と令和3年10月のお客様数（対令和元年度減少率）



経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

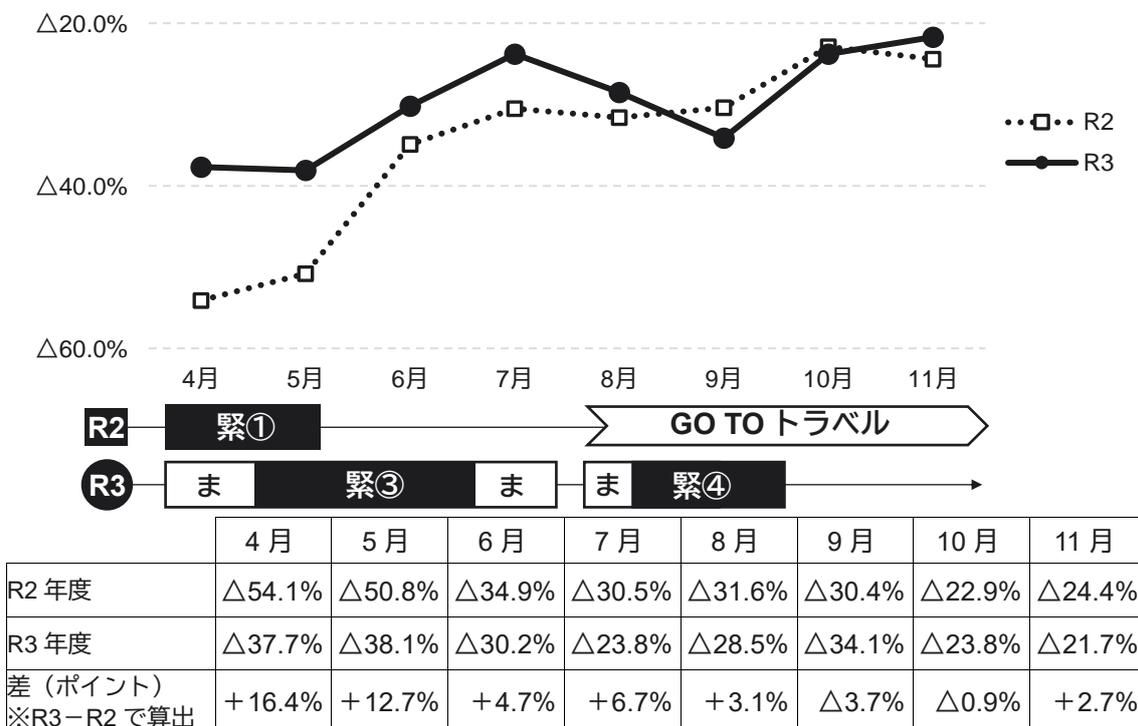
持続可能な経営に向けて

資料編

市バス | 令和3年4月から11月までのお客様数（対令和元年度減少率）

緊：緊急事態宣言 ま：まん延防止等重点措置

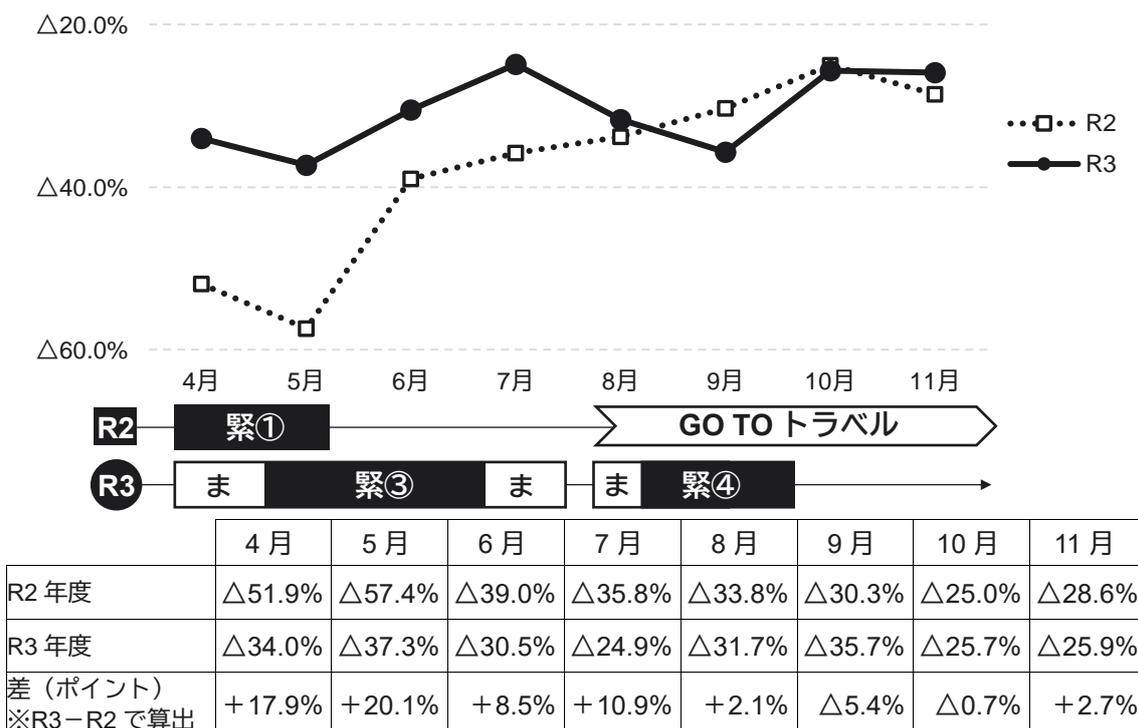
※ 11月は計数器による速報値で比較しています。



地下鉄 | 令和3年4月から11月までのお客様数（対令和元年度減少率）

緊：緊急事態宣言 ま：まん延防止等重点措置

※ 11月は改札通過人員による速報値で比較しています。



令和3年度の主要な取組

徹底した緊縮予算の中、今できることを着実に推進

コロナ対策（令和3年度）

令和2年度に引き続き、換気や消毒、抗ウイルス・抗菌加工の他、お客様への周知などを徹底するとともに、出勤前出勤後の検温など交通局職員の感染防止も徹底

安全対策の推進等（令和3年度）

市バス

- 安全対策が必要と考えられるバス停留所の安全対策
- 安全運転訓練車や外部機関を活用した事故防止研修の継続的な実施

Topic

安全対策が必要と考えられるバス停留所

平成30年8月に横浜市内のバス停留所で発生した死亡事故を契機とした国による全国のバス事業者への調査結果に基づき、国・道路管理者・交通管理者等で構成される「京都府バス停留所安全性確保対策合同検討会」での議論を経て、令和3年3月に、市バスの93箇所を含めて、「安全対策が必要と考えられる停留所」が公表されました。

この間、バス停の全数調査と国による公表を待つことなく、地元自治会はじめ地域の方々の協力を頂きながらバス停の移設を進めており、令和3年10月時点では、Aランク5箇所、Bランク21箇所、Cランク15箇所の合計41箇所について、安全上の優先度の引下げを行った箇所を含め、既に移設済あるいは移設の目途が立っている状況です。

安全上の優先度	R3.3時点	R3.10時点
A バスがバス停に停車した際に車体が横断歩道にかかるもの	8箇所	3箇所 (▲5箇所)
B バスがバス停に停車した際に車体が横断歩道に近接する、または、交差点にかかるもの	53箇所	32箇所 (▲21箇所)
C バスがバス停に停車した際に交差点に車体が近接するもの	32箇所	17箇所 (▲15箇所)
合計	93箇所	52箇所 (▲41箇所)

Aランクの残り3箇所は、物理的な制約により信号機の設置やガードレールの設置等の対策を講ずることができないため、道路管理者や警察の協力を得て、横断歩道の移設や一般ドライバーに向けた路面への「横断者注意」の表示のほか、隣接する電柱に注意喚起看板を新設するといった安全対策を今年度末までに講じることとしました。

お客様に安全に市バスを御利用いただくうえで、バス停留所の安全性確保対策は非常に重要であり、残るバス停についても、関係機関としっかりと協議を重ね、様々な観点からバス停の安全性向上に向けて、精力的に取り組んでまいります。

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

地下鉄

- 北大路駅への可動式ホーム柵設置に向けた工事着手
- 烏丸線新型車両の1編成目の営業運行開始
- 烏丸線ホーム車掌用モニター設備の増設（今年度で全駅設置完了）
- 駅出入口への止水板の設置による浸水対策の強化
- 設備更新に合わせた地下鉄駅舎等照明のLED化の推進

Topic

地下鉄駅における安全確保に向けた他団体との連携

（視覚障害者団体の皆様と連携した安全啓発活動）

交通局では、平成28年度から、地下鉄を利用される視覚に障害のあるお客様の安全確保のため、視覚障害者団体の皆様と共同で、地下鉄を御利用のお客様に対して、視覚に障害のあるお客様への積極的な声掛けをお願いする啓発活動を実施しています。



■ 四条駅での啓発活動の様子

※ 令和3年度においては、コロナ感染拡大の状況を踏まえ、実施を見送っています。

（エスカレーターマナーアップの取組）

交通局では、平成26年度から、エスカレーター利用時の事故防止と安全の確保のため、マナー啓発に取り組んできましたが、大きな事故は発生していないものの、エスカレーターを駆け上がるなどの危険な行動もいまだ見受けられるなど、マナー啓発の継続が必要な状況です。

令和3年度は、一般社団法人京都府理学療法士会から交通局に啓発ポスターを寄贈していただき、地下鉄各駅に掲出してエスカレーター利用時のマナー啓発を行う、両者連携の合同マナーアップキャンペーンを実施しました。



■ 寄贈いただいたポスター

今後とも、様々な機会を通じて、全ての方に地下鉄を安心して御利用いただくための啓発活動を実施し、事故防止と安全確保に努めてまいります。

経営改善のための取組（令和3年度）

市バス

- 令和3年度予算におけるコスト削減・事業の見直し（▲683百万円）
 - ・ 経常経費の節減
 - 御利用状況に見合ったダイヤ見直し（▲6両減車）に伴う車両修繕費の減等 【▲205百万円】
 - 均一運賃区間の全系統への前乗り後降り方式の拡大の延期 【▲142百万円】
 - 職員の給与減額措置や時間外勤務の縮減などによる人件費の抑制 【▲85百万円】
 - 観光客の減少に伴う“おもてなしコンシェルジュ”の活動時間の縮小など 【▲39百万円】
 - 市バス車両の清掃業務の見直しなどその他経費の減 【▲59百万円】
 - ・ バス待ち環境の新規整備の延期 【▲34百万円】
 - ・ バス車両購入費の平準化（市バス車両（2両）をリースにより調達、車両更新計画の見直し） 【▲119百万円】
- 収入増加策・利用促進策
 - ・ 各種割引乗車券等の抜本的な見直し
 - 企画乗車券の価格適正化（令和3年10月実施）
 - 各種割引乗車券等からポイントサービスへの転換（令和5年4月実施）
※「トラフィカ京カード」及び「昼間回数券」は令和3年9月末に発売停止
 - ・ 高雄地域の公共交通の利便性向上に向けた取組（令和3年3月実施）
 - 高雄地域への均一運賃区間の拡大【再掲】
 - 8号系統の榎ノ尾への延伸
… 「高雄」までの運行であった市バス8号系統を延伸し、新たに「榎ノ尾」と「榎ノ尾」を設置。あわせて、市バスと西日本ジェイアールバスと運行時刻を等間隔に調整するとともに、異なる停留所名を統一
 - 西日本ジェイアールバスとの「バス一日券」及び「地下鉄・バス一日（二日）券」の共通利用化【再掲】、「市内中心フリー」定期券の共通利用範囲の拡大
 - ・ チーム「電車・バスに乗るっ」の参画事業者、他社局と連携した公共交通機関を安全・安心に御利用いただくための取組や利用促進に向けた取組
 - ・ 市バスの運行情報のオープンデータ化を目指した取組

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

- お客様の御利用状況等に応じたダイヤ編成
(令和3年3月実施, 市バス車両822両 → 816両)
 - ・ お客様の御利用状況に応じたダイヤ編成
 - 御利用状況に見合ったダイヤの見直し等
 - … ダイヤの見直し(100号, 101号, 5号, 59号, 京都岡崎ループ等), 系統の統合(110号系統を86号系統に統合)
 - 輸送力の再配分による利便性向上
 - … 洛西ニュータウンと阪急桂駅とを結ぶ西3号系統・西8号系統を減便し, 阪急洛西口駅・JR桂川駅とを結ぶ特西4号系統を増便
 - ・ 路線・ダイヤの充実
 - まちづくりの進展に合わせた利便性の向上等
 - … 北泉通の整備完了に伴う左京区総合庁舎へのアクセス向上, 上賀茂神社前広場の整備に伴うバスの乗り入れ, 三条通(三条大橋西詰～河原町通)の歩道拡幅に伴うバス運行の分散化
 - 民間バス事業者と連携した取組の推進
 - … 高雄地域への均一運賃区間の拡大に合わせた8号系統の柵ノ尾への延伸【再掲】, 西日本ジェイアールバスとの「バス一日券」及び「地下鉄・バス一日(二日)券」の共通利用化【再掲】, 通学アクセスの充実を踏まえた快速立命館号系統のダイヤ見直し
 - 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
 - … 52号系統の本格運行化(上京区仁和学区)
 - ・ 路線・ダイヤの在り方の検討
 - 市バス旅客流動調査及びお客様アンケートの実施

Topic

左京区総合庁舎・京都工芸繊維大学前(西行)停留所の新設

令和3年3月のダイヤ改正において, 左京区総合庁舎及び四条界わいへのアクセス向上を目的に, 高野川北泉橋の供用開始に合わせ65号系統の経路を北泉通経由に変更しました。

同ダイヤ改正において, 左京区総合庁舎・京都工芸繊維大学前停留所については, 東行きのみを設置としておりましたが, 地域の方の御理解を賜り, 令和3年12月1日(水)から, 西行き停留所を新設することができました。厚く御礼申し上げます。

この度の停留所の新設により, 左京区東部方面から区役所へのアクセスが便利になりますので, 皆様のますますの御利用をお願いいたします。

重ねて, 今後とも, バス停留所の新設・維持に対しまして, 地域の皆様の御理解・御協力を賜りますようお願いいたします。

地下鉄

- 令和3年度予算におけるコスト削減・事業の見直し（▲240百万円）
 - ・ 経常経費の節減
 - IC・磁気併用の改集札機のIC専用化や券売機の設置台数の見直しによる保守管理費の削減など 【▲77百万円】
 - ・ 職員の給与減額措置や時間外勤務の縮減などによる人件費の抑制 【▲55百万円】
 - ・ 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
 - ・ 「運行情報等お知らせモニター」設置など安全・安心に直結しない事業の延期 【▲88百万円】
 - ・ 毎週金曜日の終電延長（コトキン・ライナーの運行）の休止 【▲20百万円】
- 収入増加策・利用促進策
 - ・ 各種割引乗車券等の抜本的な見直し【再掲】
 - 企画乗車券の価格適正化（令和3年10月実施）【再掲】
 - 各種割引乗車券等からポイントサービスへの転換（令和5年4月実施）【再掲】
 - ※「トラフィカ京カード」及び「昼間回数券」は令和3年9月末に発売停止
 - ・ チーム「電車・バスに乗るっ」の参画事業者、他社局と連携した公共交通機関を安全・安心に御利用いただくための取組や利用促進に向けた取組【再掲】
 - ・ 地下鉄開業40周年事業の実施（昭和56年に烏丸線北大路駅～京都駅間の運行開始）
 - 記念ポスター・グッズの制作
 - 地下鉄烏丸線新型車両の見学会・試乗会の実施
 - 京都市歴史資料館との連携事業の実施
 - … 京都市電の有形文化財指定記念×地下鉄開業40周年ポストカード型記念乗車券の製作、「京都遺産めぐり」デジタルスタンプラリーの実施
 - 駅ナカ店舗と連携した40周年記念限定商品の発売

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

軽油価格の状況（令和3年度）

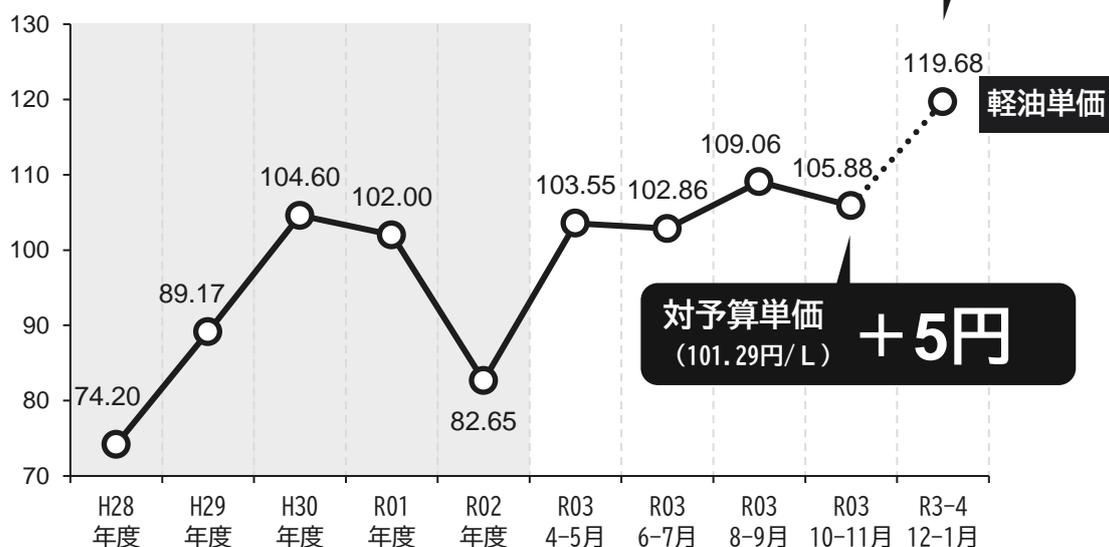
軽油価格高騰の影響大

- 市バスでは1日当たり42,300Lもの軽油を使用しているため、軽油価格の動向が経営に与える影響※は非常に大きいものとなります。
〔 ※ 10円/Lの価格上昇により年間約1.6億円の支出増
(令和2年度決算値を基に算出) 〕
- この間、軽油価格が低水準で推移したことが、収支改善に大きく寄与してきましたが、令和3年度においては、軽油価格が予算の見込み(101.29円/L)より高騰しており、今後もこの状況が継続した場合、収支悪化が避けられません。

バスの運行上必ず必要な費用であり、削減が難しいことから、このほかの支出の抑制に努めていく必要があります。

市バス | 軽油価格の状況

今後も軽油価格の高騰が継続すると仮定した場合、対令和2年度比で約3.6億円燃料費が増加します。



※ 令和3年11月以前の単価は確定値、12月以降は見込値です。

令和3年度決算見込み（令和3年11月時点の概算）

市バス▲46億円，地下鉄▲46億円の大幅赤字見込み

令和3年11月時点の速報値による概算では，市バスは運賃収入が当初予算比▲6億円減の147億円，経常損益は▲46億円，地下鉄は運賃収入が当初予算比▲11億円減の180億円，経常損益は▲46億円と，いずれも大幅な赤字となる見込みです。

市バス | 令和3年度決算見込み（令和3年11月時点の概算）

	令和3年度 当初予算	令和3年度 決算見込み	差引
経常収入（A）	167 億円	165 億円	▲2 億円
運賃収入	153 億円	147 億円	▲6 億円
お客様数（1日当たり）	268 千人	261 千人	▲7 千人
経常支出（B）	222 億円	211 億円	▲11 億円
経常損益（A－B）	▲56 億円	▲46 億円	10 億円

※ 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。

※ 消費税及び地方消費税を除きます。

地下鉄 | 令和3年度決算見込み（令和3年11月時点の概算）

	令和3年度 当初予算	令和3年度 決算見込み	差引
経常収入（A）	266 億円	261 億円	▲5 億円
運賃収入	191 億円	180 億円	▲11 億円
お客様数（1日当たり）	301 千人	286 千人	▲15 千人
経常支出（B）	323 億円	307 億円	▲16 億円
経常損益（A－B）	▲58 億円	▲46 億円	12 億円
現金収支（償却前損益）	47 億円	58 億円	11 億円

※ 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。

※ 消費税及び地方消費税を除きます。

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

持続可能な経営に向けて

市民の大切な財産 市バス・地下鉄を 次の世代に引き継ぐために

経営ビジョン【改訂版】策定中

- コロナ感染拡大の影響により、令和2年度決算では、市バス・地下鉄の1日当たりのお客様数は▲24万人以上減少、運賃収入は▲150億円もの減収となり、これまでの経営健全化、増収・増客の成果がわずか1年で消し飛びました。
- また、令和3年度においても、コロナ感染拡大の影響は続いており、新たな生活様式の定着等によりお客様の御利用が元に戻ることも見込めず、このままでは事業の存続が危ぶまれるという未曾有の経営危機に直面する中、市バス・地下鉄を将来にわたり持続可能なものとするため、現在、有識者からの意見や市民意見募集の結果を踏まえながら、主に「経営ビジョン」の財政面の見直しを行う【改訂版】の策定を進めています。
- 【改訂版】案においては、次の5点の財政目標を掲げています。

<財政目標>

【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収支均衡（単年度黒字）について、計画期間中の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

【市バス事業】

- ・ 経営健全化団体を回避、または、経営健全化団体となった場合は早期に脱却すること※1

【地下鉄事業】

- ・ 早期に経営健全化団体から脱却すること※1
- ・ 累積資金不足の将来の最大値を900億円以下に抑制すること※2

※1 公営企業は、独立採算の原則の下、必要な費用を自身の料金収入によって賄わなければならないところ、収入規模に対する資金の不足額が、国が定める経営健全化基準（資金不足比率20%）を上回り経営健全化団体となることは、経営状態が悪化していることを示すものであるため、経営健全化団体とならないこと、また、経営健全化団体となった場合は早期に脱却することを目指します。

※2 不足する運転資金を賄う一時借入金の調達に滞れば事業継続ができないため、交通局が調達可能と考えられる程度の1,000億円を基に、年度途中に増大する資金需要を勘案し、累積資金不足の将来の最大値を900億円以下に抑制することを目指します。

- 今後、これらの目標を達成するため、経費削減策や収入増加策など出来る限りの経営健全化の取組を推進し、持続可能な安定経営を目指してまいります。

<令和4年度以降に実施予定の取組例※>

※ 予算が伴う取組については、今後の予算編成及び市会の議決を経て確定されます。

- ・ 御利用状況に応じた市バス・地下鉄運行の見直し
 - 市バス：急行系統の休止，深夜バスの廃止など
 - 地下鉄：昼間・夜間時間帯のダイヤ見直し
- ・ 市バス路線・ダイヤの再編成（旅客流動調査及びお客様アンケート調査結果と、「京都市バス路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」における有識者の審議を踏まえて実施）
- ・ 地下鉄駅有人改札業務の見直し（リモート化対応）

財政目標達成のための経営健全化策を講じてもなお安定経営には程遠く、経営ビジョン【改訂版】案においては運賃改定による収入増加を見込まざるを得ない状況です。

市バス・地下鉄が、今日も明日も走り続けていくために、職員一丸となって全力でこの危機を乗り越えてまいりますので、市民・御利用者の皆様におかれましては、何卒御理解・御協力を賜りますようお願いいたします。

(SDGsとは)

2015年に国連で採択された「持続可能な開発のための目標」のことで、「誰一人取り残さない」という理念のもと、貧困の根絶や格差是正、環境保護など、地球規模で2030年までに解決すべき課題を17の目標として構成し、持続可能な社会の実現を目指すものです。

(交通局のSDGs達成への貢献)

市バス・地下鉄は、市民や京都を訪れる人に欠くことのできない交通インフラであり、将来にわたり運行を継続することそのものが、SDGsの理念である持続可能な社会の実現に貢献するものです。

SDGsを構成する17の目標のうち、次の4つについては、交通局との関連が深く、事業の推進を通じて積極的に貢献すべき目標と考えています。



7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに

市バス・地下鉄は、自家用車と比較してCO₂排出量が少ない、資源効率や省エネ性に優れた環境にやさしい移動手段です。



9：産業と技術革新の基盤を作ろう

市バス・地下鉄は、歩くまち京都を支える基幹的な公共交通インフラとして、市民生活や多様な都市活動の基盤となっています。



11：住み続けられるまちづくりを

市バス・地下鉄は、安全かつ安価に誰もが利用できる輸送システムとして、持続可能なまちづくりを支えています。



13：気候変動に具体的な対策を

各種施設の計画的な保全、災害に備えたマニュアル整備、対応訓練等を通じて、自然災害等に対する強靱性及び適応能力を強化しています。

令和3年度におけるSDGs達成への貢献事例



令和3年度は、烏丸線新型車両を導入します。新型車両については、シリコンカーバイド(SiC)を使用した高効率なモーター制御システムの導入などにより省エネ化に取り組み、旧型車両と比較して▲30%もの消費電力削減を図ります。

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

資料編



令和2年度決算 | 市バス事業

市バス事業 | 決算の主要数値

	令和元年度	令和2年度	増減
在籍車両数	822 両	816 両	△6 両
走行キロ数 (1日平均)	88.0 千 km	87.8 千 km	△0.2 千 km
経常収入 (A)	213 億円	159 億円	△55 億円
運賃収入	200 億円	140 億円	△61 億円
お客様数 (1日当たり)	357 千人	248 千人	△109 千人
経常支出 (B)	211 億円	207 億円	△5 億円
経常損益 (A - B)	2 億円	△48 億円	△50 億円
未処分利益剰余金	69 億円	21 億円	△48 億円
資金剰余額	65 億円	25 億円	△40 億円
企業債残高	53 億円	65 億円	12 億円

※ 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。

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、経常費用は169円低いものの、経常収入が190円低く、収支差は7都市中6位となっています。

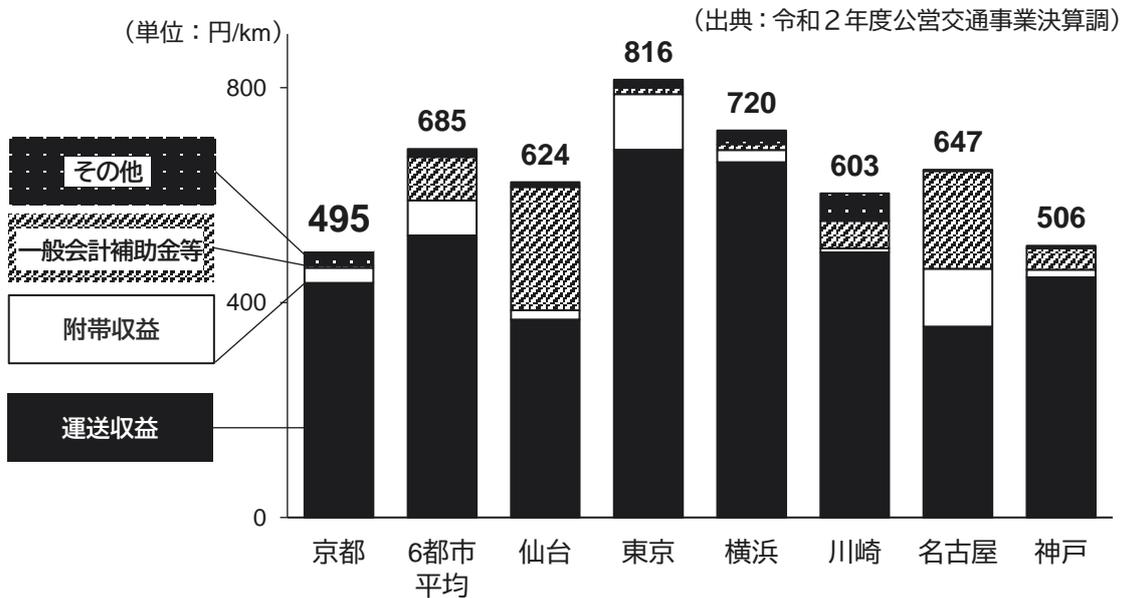
※ 公営バス事業者6都市
 仙台市、東京都、横浜市、川崎市、名古屋市、神戸市
 (東京都、横浜市、川崎市、名古屋市については、貸切バス事業を含みます。)

① 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収入 (令和2年度)

他都市平均と比べ、収入の根幹である「運送収益」は89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190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。



(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
運送収益	436	525	△89	368	684	661	493	355	447
附帯収益	29	65	△36	18	104	23	8	108	14
一般会計補助金等	4	81	△77	229	12	11	51	182	40
その他	27	15	12	9	15	25	51	2	5
合計	495	685	△190	624	816	720	603	647	506

※ 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。

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

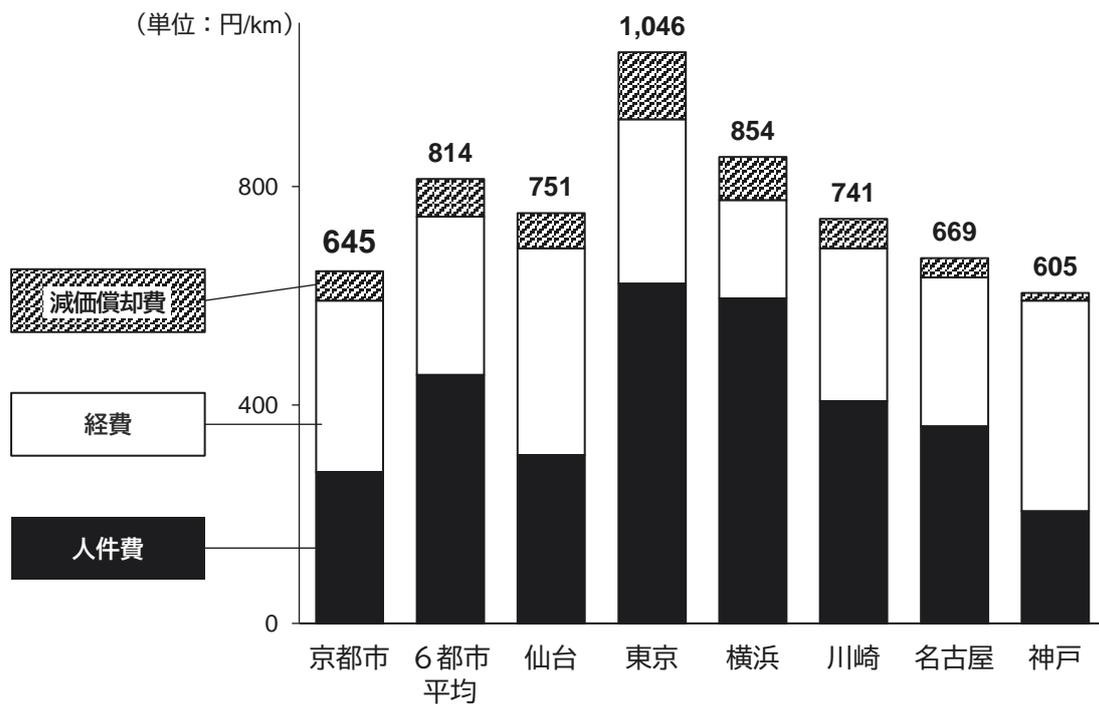
② 市バス事業 | 走行1キロ当たりの支出（令和2年度）

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「経費等」は24円高くなっていますが、「人件費」は178円低いことなどから、「経常費用」は169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2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	277	455	△178	308	622	595	407	361	205
経費等	314	290	24	379	301	180	280	273	386
減価償却費	54	69	△15	64	123	79	54	35	14
合計	645	814	△169	751	1,046	854	741	669	605

※ 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。

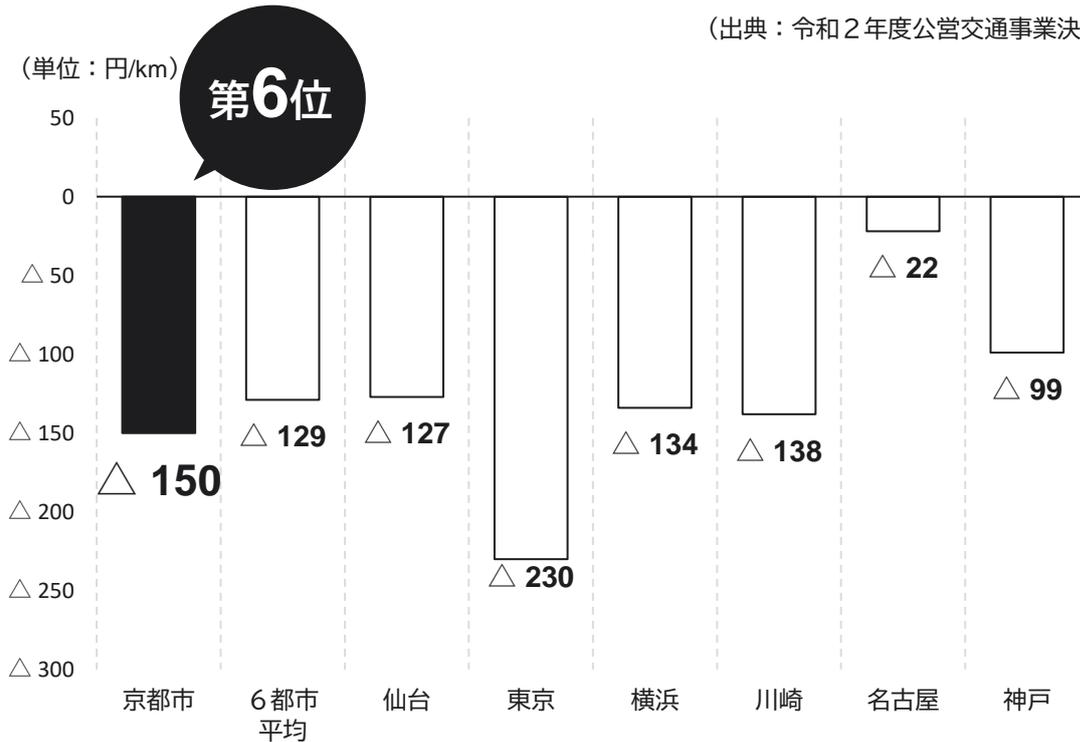
③ 市バス事業 | 走行1キロ当たりの収支差 (令和2年度)

他都市平均の収支差が▲129円の赤字である中、本市の収支差は▲150円と、収支差は7都市中6位となっています。

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。

(出典：令和2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
経常収入	495	685	△190	624	816	720	603	647	506
経常支出	645	814	△169	751	1,046	854	741	669	605
収支差	△150	△129	△21	△127	△230	△134	△138	△22	△99
(順位)	(6位)	—	—	(3位)	(7位)	(4位)	(5位)	(1位)	(2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。

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

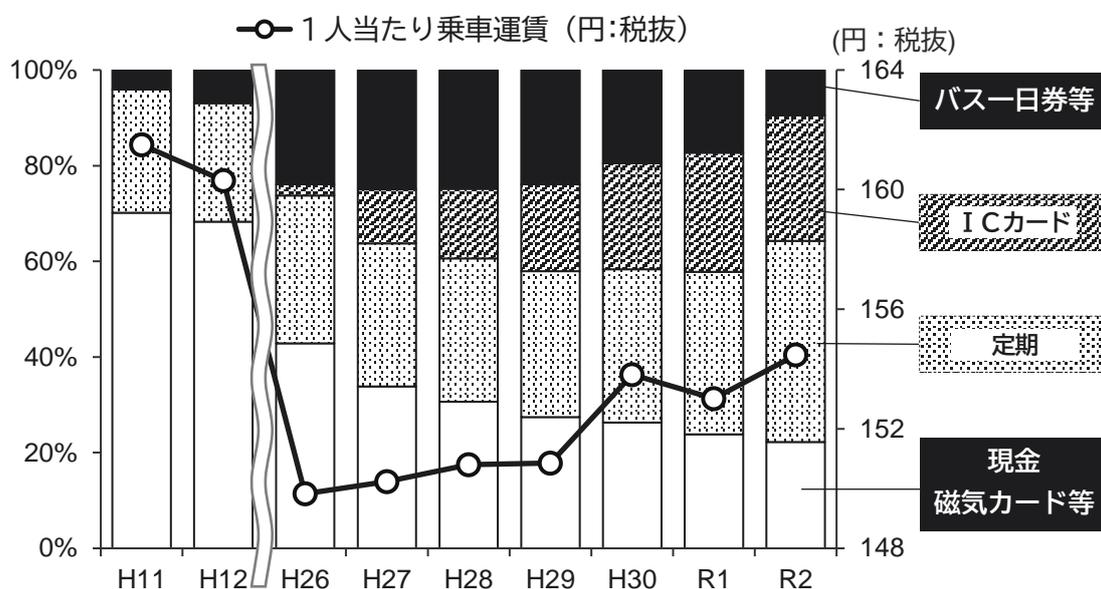
資料編

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、お客様一人当たりの乗車運賃は、低い水準にあります。
- 令和2年度のお客様一人当たりの乗車運賃は、154円台となっておりますが、令和3年10月より実施している「バス一日券」、「地下鉄・バス一日券」の価格改定等により、令和3年度はお客様一人当たりの乗車運賃が改善する見込みです。

券種別お客様割合と1人当たり乗車運賃の推移



(単位: %)

	H11	H12	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
バス一日券等	4.1	6.9	23.9	24.9	24.8	23.9	19.5	17.2	9.5
ICカード	0.0	0.0	2.3	11.3	14.5	18.1	22.2	24.9	26.2
定期	25.7	24.8	30.9	29.9	29.9	30.6	32.0	33.9	42.0
現金、磁気カード等	70.2	68.3	42.9	33.8	30.7	27.4	26.3	23.9	22.2
1人当たり乗車運賃(税抜)	161.50	160.30	149.83	150.23	150.80	150.85	153.81	153.01	154.46
	円	円	円	円	円	円	円	円	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。

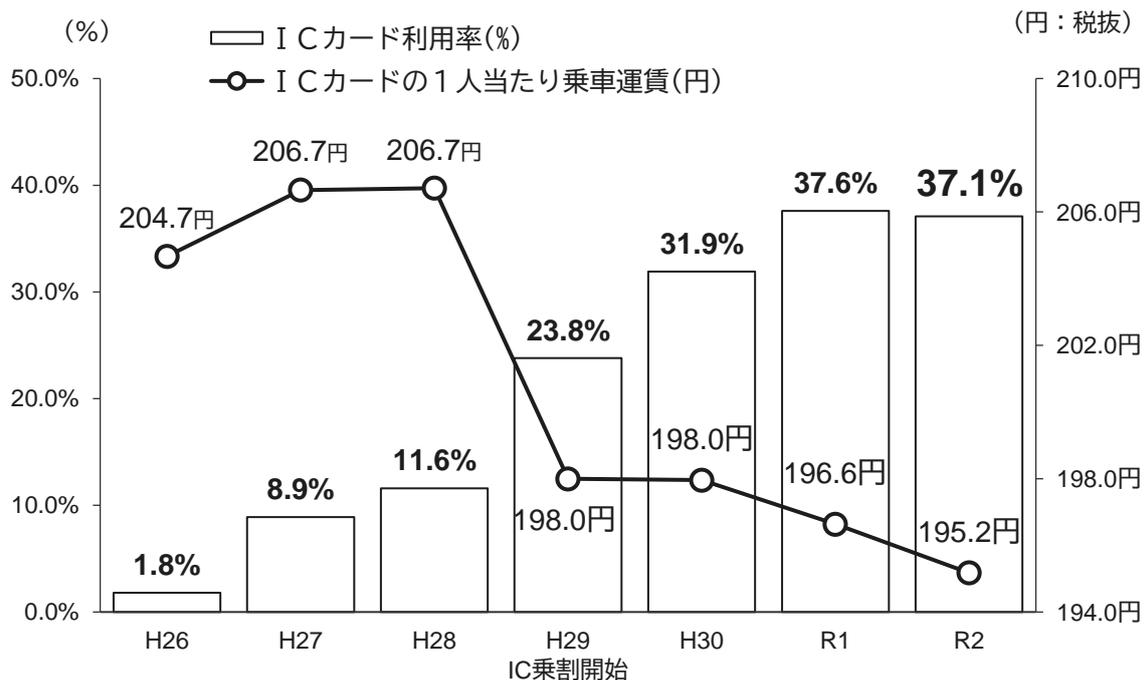
(参考) 「バス一日券」の価格推移

- 平成 7年 1月 発売開始 (600円)
- 平成 8年 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)
- 令和 3年10月 価格改定 (600円→700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	R2
ICカード利用率 (%)	1.8%	8.9%	11.6%	23.8%	31.9%	37.6%	37.1%
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	195.2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

- ・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）

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

令和2年度決算 | 地下鉄事業

地下鉄事業 | 決算の主要数値

	令和元年度	令和2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)	58.0 千 km	57.6 千 km	△0.4 千 km
経常収入 (A)	333 億円	254 億円	△80 億円
運賃収入	258 億円	169 億円	△88 億円
お客様数 (1日当たり)	400 千人	267 千人	△133 千人
経常支出 (B)	310 億円	308 億円	△2 億円
経常損益 (A - B)	23 億円	△54 億円	△77 億円
有利子負債	3,750 億円	3,738 億円	△12 億円
累積資金不足	305 億円	371 億円	66 億円
企業債等残高	3,445 億円	3,432 億円	△13 億円

※ 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。

※ 令和2年度は、累積資金不足及び企業債等残高の双方に特別減収対策企業債残高が含まれるため、合計は有利子負債と一致しない。

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181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310円も高いため、他都市平均の約2倍となる257円の赤字となっています。

※ 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

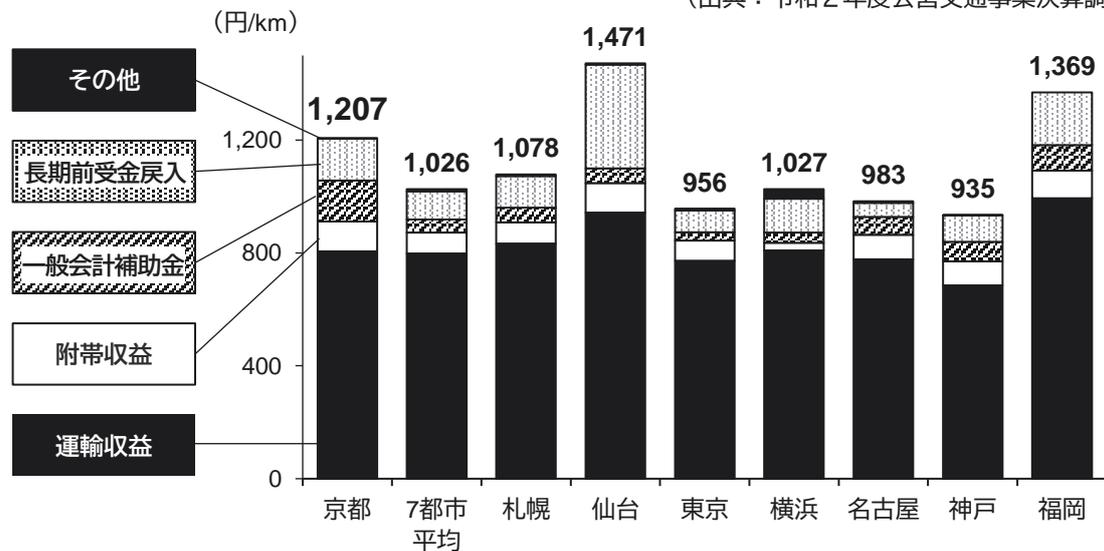
① 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収入 (令和2年度)

他都市平均と比べ、収入の根幹となる「運輸収益」は8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32円高いことなどから、「経常収入」は181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2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	806	798	8	833	942	772	809	777	685	993
附帯収益	106	74	32	76	106	72	27	87	85	99
一般会計補助金	145	47	98	52	52	29	36	64	69	90
長期前受金戻入	148	99	49	112	368	78	120	50	94	187
その他	2	8	△6	5	4	6	34	5	2	0
合計	1,207	1,026	181	1,078	1,471	956	1,027	983	935	1,369

※ 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。

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

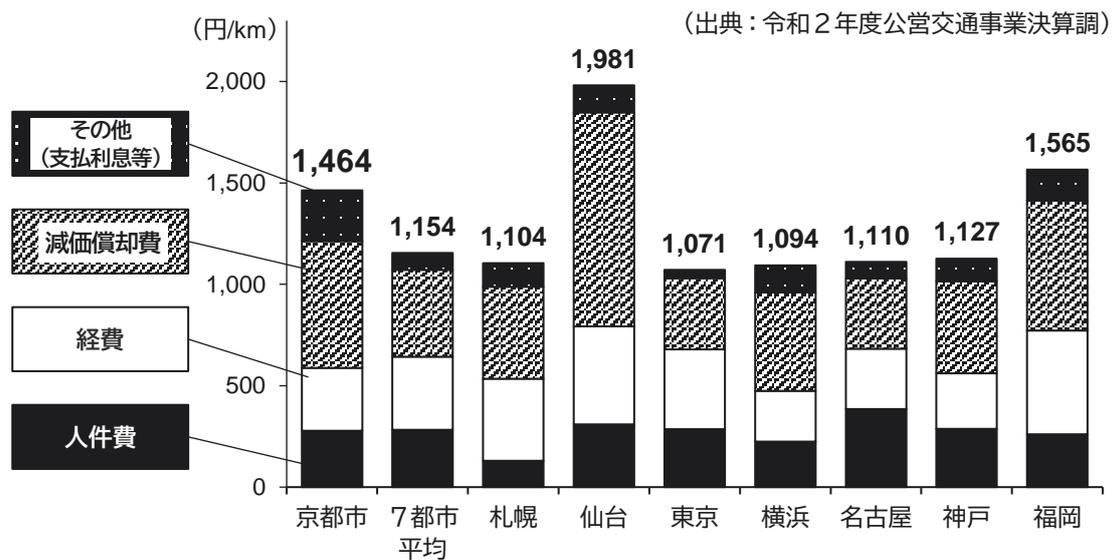
資料編

② 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの支出（令和2年度）

他都市平均と比べ、「人件費」と「経費」の合計では55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310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	278	283	△5	130	309	285	224	385	288	261
経費	310	360	△50	405	484	394	251	298	273	511
減価償却費	625	429	196	453	1,055	352	485	346	453	641
その他 (支払利息等)	251	82	169	116	133	40	134	81	113	152
合計	1,464	1,154	310	1,104	1,981	1,071	1,094	1,110	1,127	1,565

※ 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。

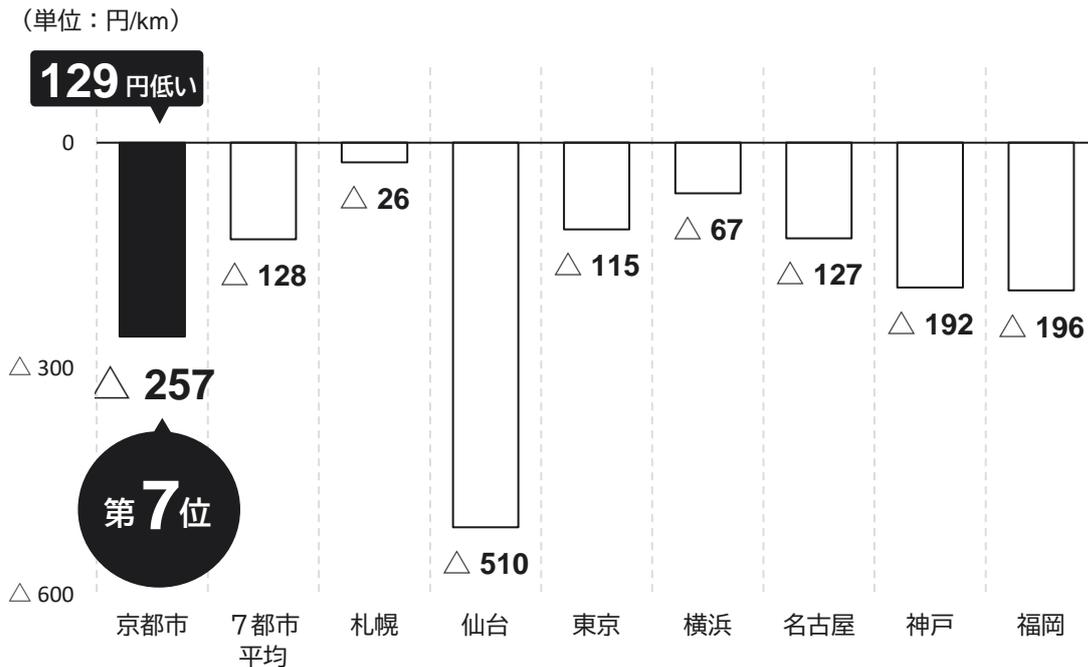
③ 地下鉄事業 | 走行1キロ当たりの収支差（令和2年度）

本市の走行1キロ当たりの収支差は、257円の赤字であり、他都市平均よりも129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。

（出典：令和2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	1,207	1,026	181	1,078	1,471	956	1,027	983	935	1,369
経常支出	1,464	1,154	310	1,104	1,981	1,071	1,094	1,110	1,127	1,565
収支差	△257	△128	△129	△26	△510	△115	△67	△127	△192	△196
(順位)	(7位)	—	—	(1位)	(8位)	(3位)	(2位)	(4位)	(5位)	(6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。

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

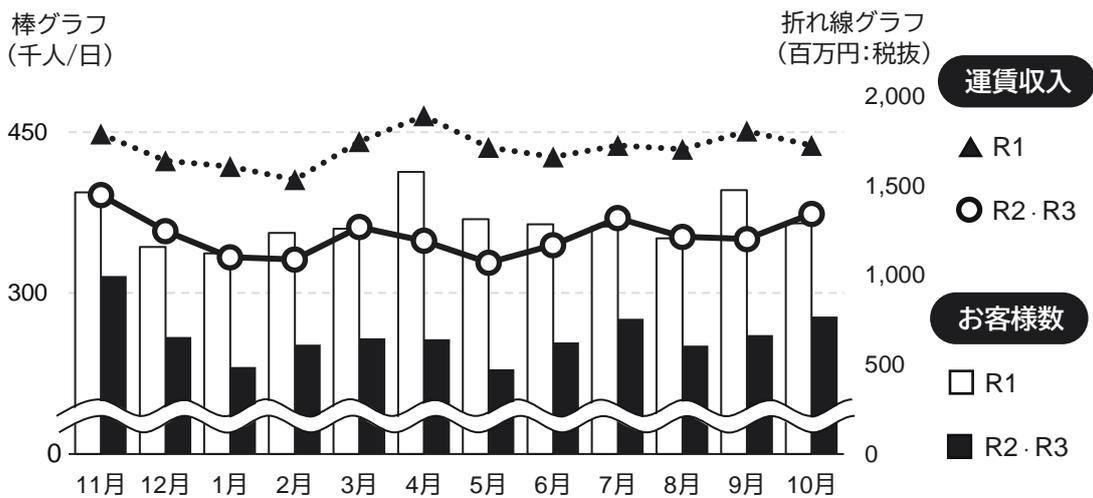
資料編

御利用状況の分析

市バス事業 | お客様数の推移

令和3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▲37億円（▲30.4%）、1日当たり1,740万円の減収となっています。

市バス事業 | 令和2年11月から令和3年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・R3	増減	R1	R2・R3	増減	増減率
11月	394	316	△78	1,791	1,448	△343	△19.2%
12月	343	259	△84	1,640	1,247	△393	△24.0%
1月	337	231	△106	1,608	1,100	△508	△31.6%
※2月	※356	252	△104	※1,534	1,088	△446	△29.1%
※3月	※360	258	△102	※1,747	1,269	△478	△27.4%
4月	413	257	△156	1,892	1,192	△700	△37.0%
5月	369	229	△140	1,715	1,070	△645	△37.6%
6月	364	254	△110	1,661	1,168	△493	△29.7%
7月	362	276	△86	1,725	1,319	△406	△23.5%
8月	351	251	△100	1,705	1,215	△490	△28.7%
9月	396	261	△135	1,807	1,202	△605	△33.5%
10月	365	278	△87	1,725	1,343	△382	△22.1%
※合計	—	—	—	12,230	8,509	△3,721	△30.4%

※ 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。

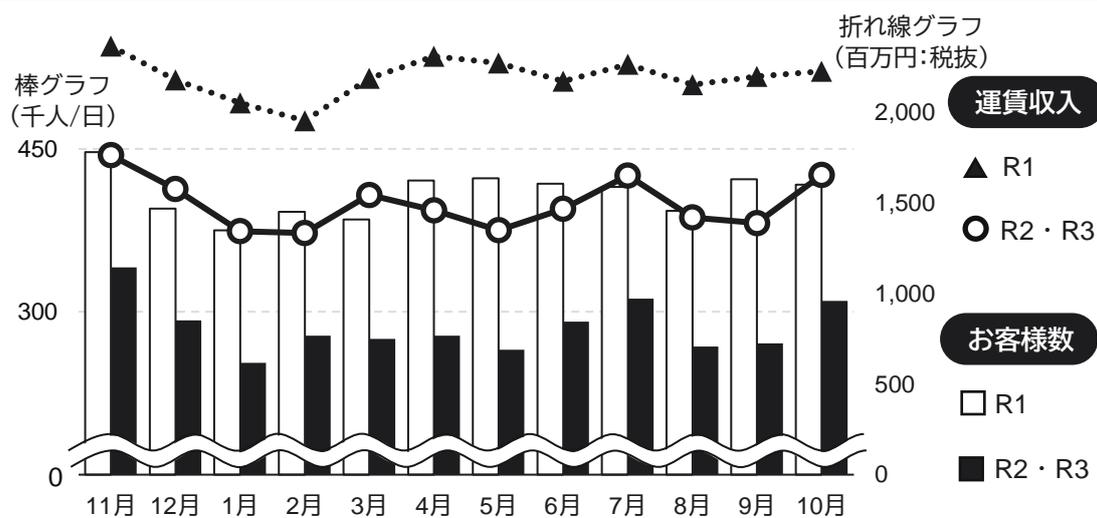
※ 2月、3月は、コロナ前（2年前）との数値比較としています。

※ 合計欄は、4月～10月までの合計を示しています。

地下鉄事業 | お客様数の推移

令和3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▲52億円(▲33.4%)、1日当たり2,440万円の減収となっています。

地下鉄事業 | 令和2年11月から令和3年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・R3	増減	R1	R2・R3	増減	増減率
11月	447	341	△106	2,368	1,765	△603	△25.5%
12月	395	292	△103	2,180	1,578	△602	△27.6%
1月	375	253	△122	2,053	1,345	△708	△34.5%
※2月	※392	278	△114	※1,955	1,335	△620	△31.7%
※3月	※385	275	△110	※2,190	1,545	△645	△29.5%
4月	421	278	△143	2,312	1,461	△851	△36.8%
5月	423	265	△158	2,274	1,350	△924	△40.6%
6月	418	291	△127	2,173	1,469	△704	△32.4%
7月	415	312	△103	2,267	1,653	△614	△27.1%
8月	393	268	△125	2,155	1,421	△734	△34.1%
9月	422	271	△151	2,200	1,390	△810	△36.8%
10月	417	310	△107	2,229	1,656	△573	△25.7%
※合計	—	—	—	15,610	10,400	△5,210	△33.4%

※ 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。

※ 2月、3月は、コロナ前(2年前)との数値比較としています。

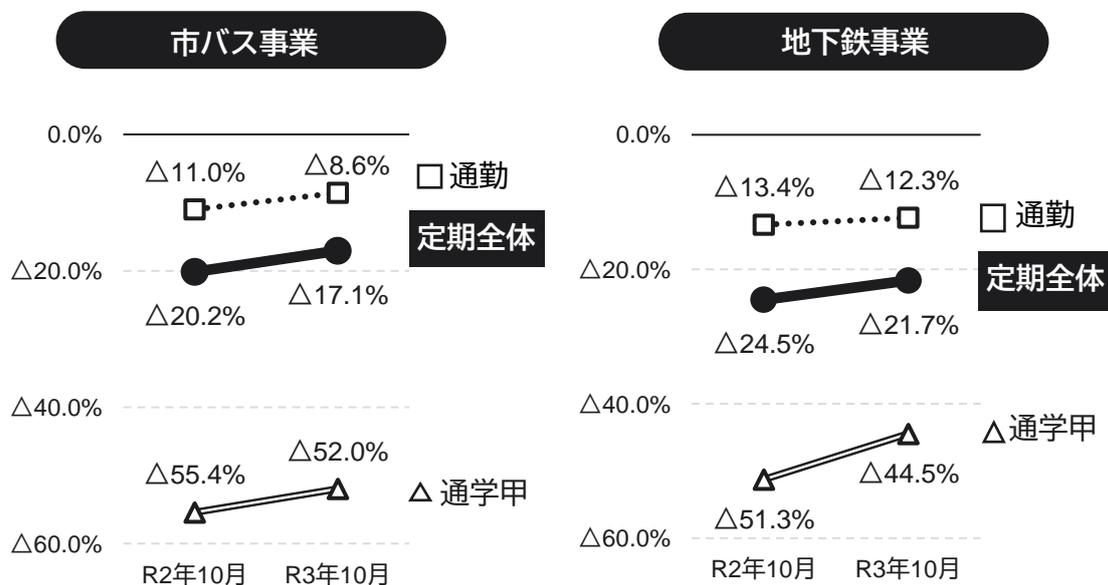
※ 合計欄は、4月～10月までの合計を示しています。

券種別の御利用状況

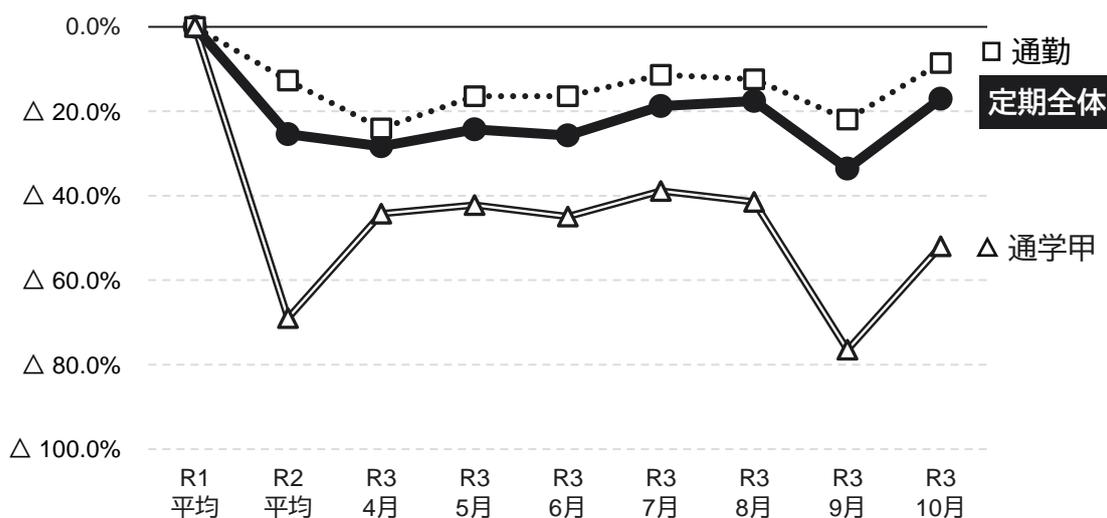
定期利用は新しい生活様式などの定着により低調のまま推移
定期外利用は観光客の動向による影響大

- 令和3年10月時点の定期利用について、対令和元年度比で、市バスでは▲17.1%，地下鉄では▲21.7%の減少となっています。
- 通勤定期券は、テレワークの浸透などにより、市バスでは▲8.6%，地下鉄では▲12.3%の減少となっています。また、大学生向けの通学(甲)定期券は、対面授業が再開されているものの、市バスでは▲52.0%，地下鉄では▲44.5%の減少となっています。
- 同じく10月時点の定期外利用について、対令和元年度比で、市バスでは▲37.2%，地下鉄では▲32.7%の減少となっています。
- とりわけ「バス一日券」等の企画乗車券の御利用状況と、京都の宿泊客数の動向を見ると、宿泊客の増減に連動して御利用が増減していることから、インバウンドを含めた観光客の回帰は、定期外利用の回復において重要な要因であると考えています。

10月時点のお客様数（対令和元年度減少率）



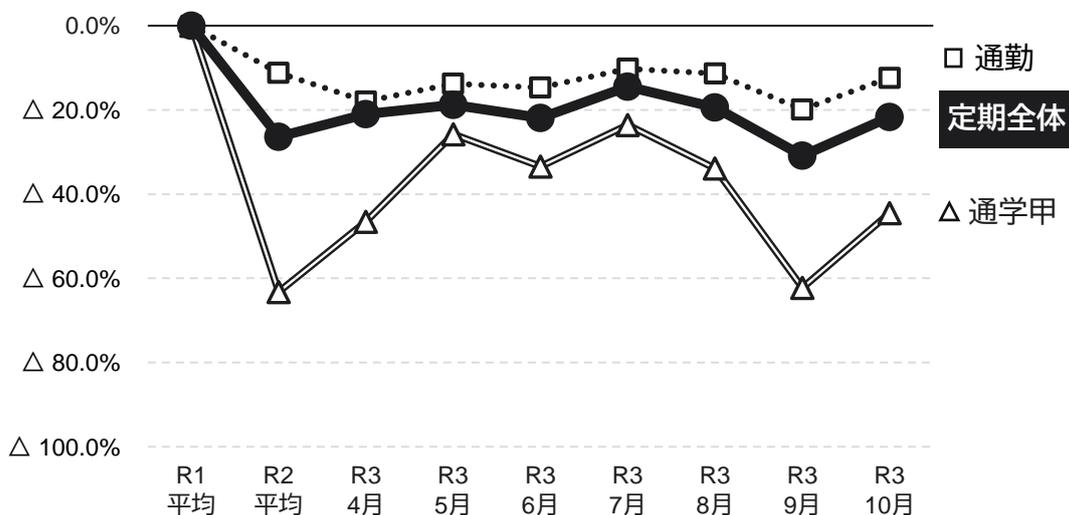
市バス | 定期の御利用状況 (対令和元年度減少率の前年同月比較)



(単位: %)

	R1 平均	R2 平均	R3 4月	R3 5月	R3 6月	R3 7月	R3 8月	R3 9月	R3 10月
定期全体	—	△25.4	△28.3	△24.3	△25.7	△18.7	△17.5	△33.6	△17.1
通勤	—	△12.7	△24.1	△16.5	△16.4	△11.3	△12.4	△21.9	△8.6
通学(甲)	—	△69.0	△44.3	△42.2	△44.9	△38.9	△41.5	△76.5	△52.0

地下鉄 | 定期の御利用状況 (対令和元年度減少率の前年同月比較)



(単位: %)

	R1 平均	R2 平均	R3 4月	R3 5月	R3 6月	R3 7月	R3 8月	R3 9月	R3 10月
定期全体	—	△26.4	△21.0	△18.8	△21.9	△14.4	△19.4	△30.9	△21.7
通勤	—	△11.2	△18.0	△13.8	△14.7	△10.2	△11.4	△19.9	△12.3
通学(甲)	—	△63.2	△46.5	△25.8	△33.4	△23.6	△33.9	△62.2	△44.5

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

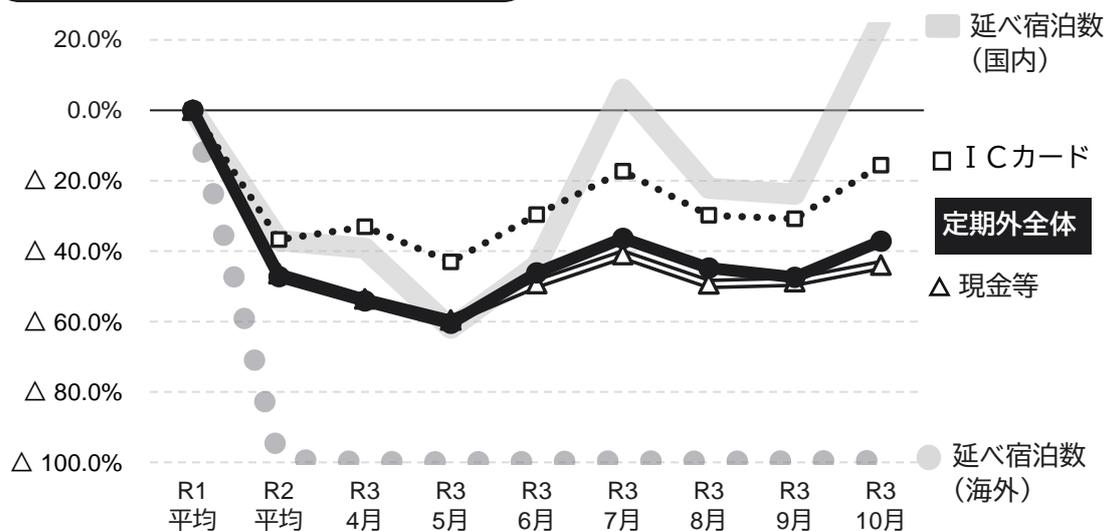
持続可能な経営に向けて

資料編

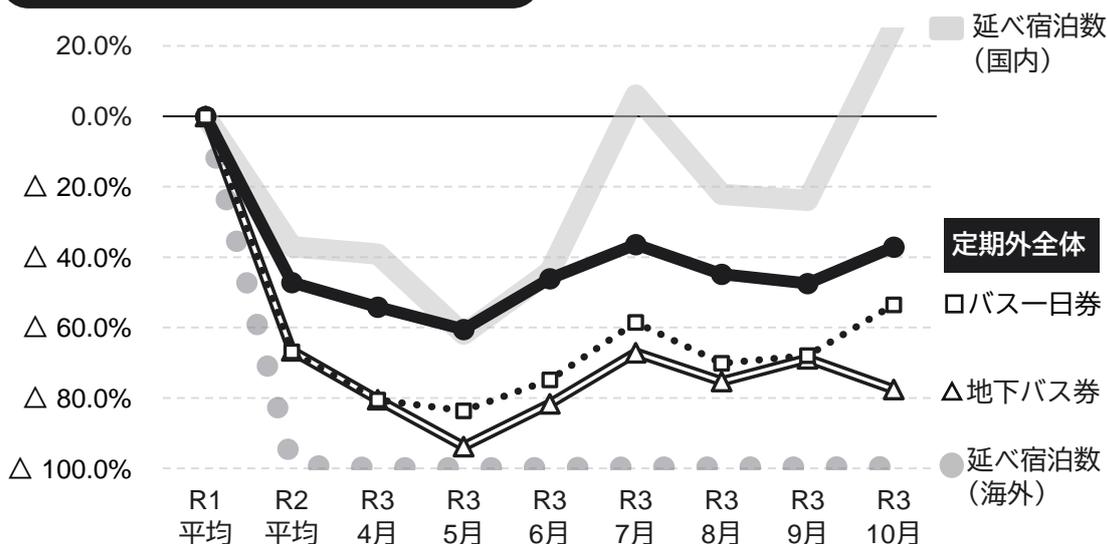
市バス | 定期外の御利用状況 (対令和元年度減少率の前年同月比較)

※ 国内・海外の延べ宿泊数…出典：京都市観光協会

現金等・ICカードの御利用状況



企画券(一日券等)の御利用状況



(単位：%)

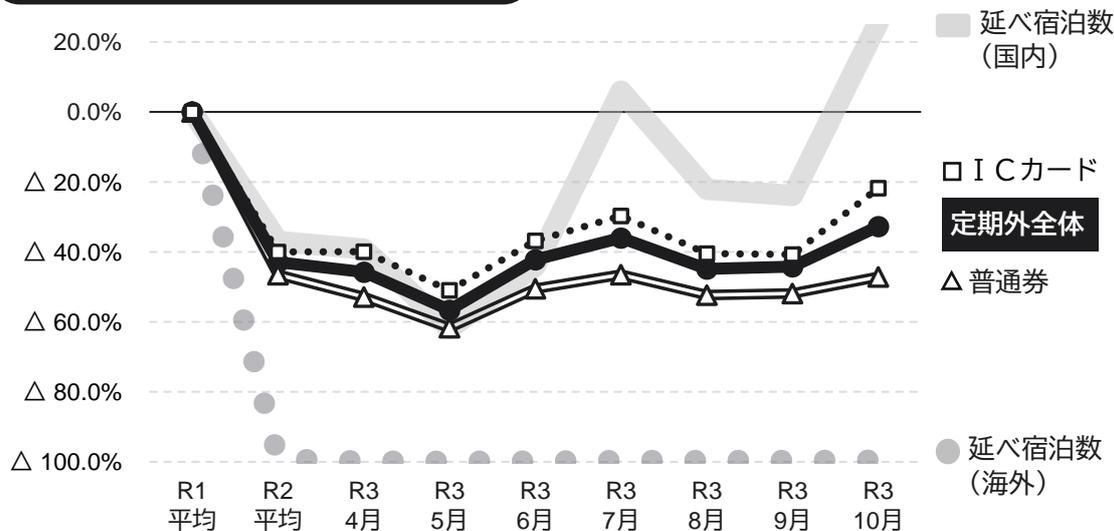
	R1 平均	R2 平均	R3 4月	R3 5月	R3 6月	R3 7月	R3 8月	R3 9月	R3 10月
定期外全体	—	△47.2	△54.2	△60.5	△46.1	△36.4	△44.8	△47.5	△37.2
現金等	—	△46.4	△53.6	△59.6	△49.3	△41.0	△49.4	△48.7	△43.9
ICカード	—	△36.7	△33.1	△43.0	△29.6	△17.3	△29.8	△30.9	△15.6
バス一日券	—	△66.9	△80.6	△83.6	△74.9	△58.5	△70.1	△67.9	△53.6
延べ宿泊数(国内)	—	△37.0	△39.2	△61.9	△44.1	6.0	△22.1	△23.9	25.5
延べ宿泊数(海外)	—	△99.1	△99.8	△99.8	△99.8	△99.6	△99.6	△99.6	△99.5

※ 地下鉄・バス一日(二日)券の御利用状況は、「地下鉄 | 定期外の御利用状況」(P. 4 3)に掲載しています。

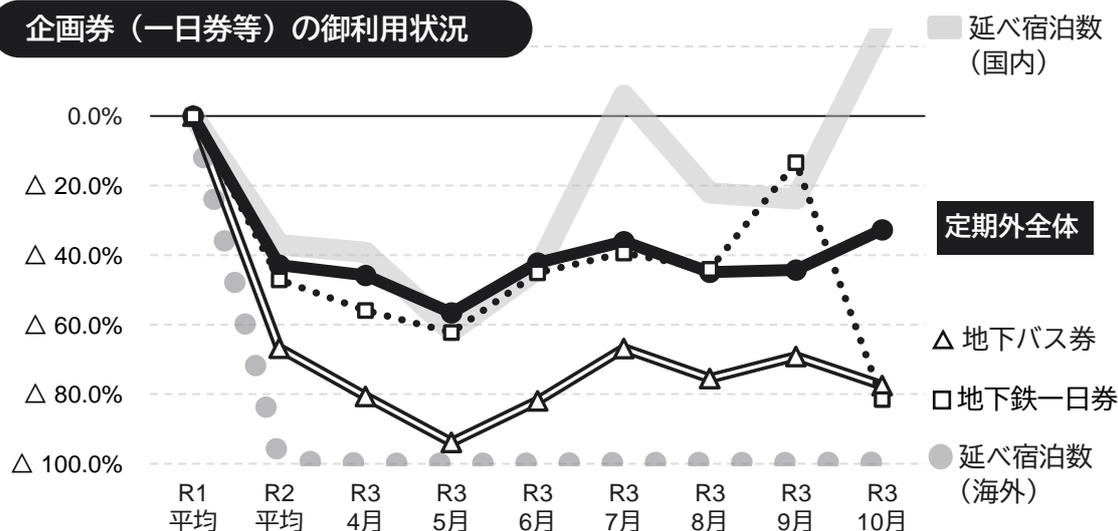
地下鉄 | 定期外の御利用状況 (対令和元年度減少率の前年同月比較)

※ 国内・海外の延べ宿泊数…出典：京都市観光協会

普通券・ICカードの御利用状況



企画券(一日券等)の御利用状況



※ 「地下鉄一日券」について、9月の減少率が大きく改善しているのは、10月実施の価格改定(600円→800円)前に駆け込み需要があった影響と考えています。

(単位：%)

	R1 平均	R2 平均	R3 4月	R3 5月	R3 6月	R3 7月	R3 8月	R3 9月	R3 10月
定期外全体	—	△42.9	△45.8	△56.6	△42.2	△36.0	△44.9	△44.2	△32.7
普通券	—	△46.5	△52.8	△61.7	△50.5	△46.5	△52.3	△51.9	△47.1
ICカード	—	△40.0	△39.9	△51.0	△36.9	△29.7	△40.5	△40.8	△21.8
地下鉄一日券	—	△47.1	△55.9	△62.2	△45.1	△39.4	△44.1	△13.4	△81.5
地下バス券	—	△66.7	△80.6	△93.9	△81.9	△66.9	△75.4	△69.2	△77.5
延べ宿泊数(国内)	—	△37.0	△39.2	△61.9	△44.1	6.0	△22.1	△23.9	25.5
延べ宿泊数(海外)	—	△99.1	△99.8	△99.8	△99.8	△99.6	△99.6	△99.6	△99.5

経営状況 - 令和元年度以前

経営状況 - 令和2年度

経営状況 - 令和3年度

持続可能な経営に向けて

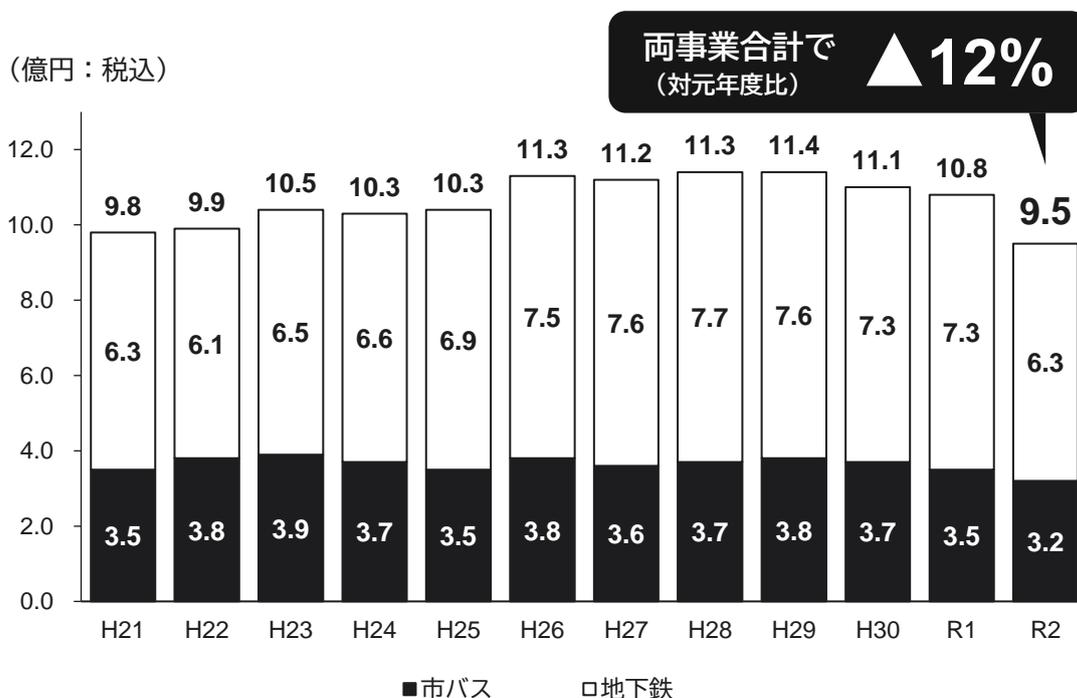
資料編

附帯事業収入の状況

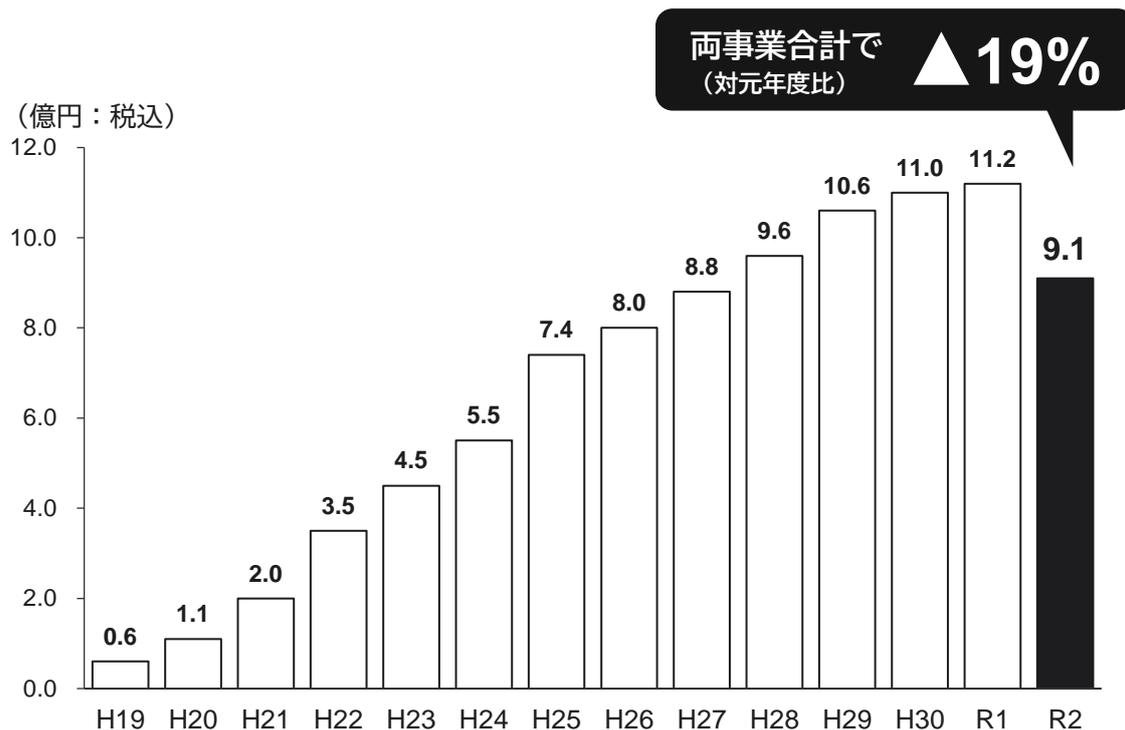
広告・駅ナカビジネス収入共に大幅減収

- 令和2年度決算の広告事業については、イベント等の中止に伴い中吊広告等の掲出が大幅に減少するとともに、景気動向の悪化から、車体外側看板広告やラッピングバス等の掲出も減少し、広告料収入は市バス・地下鉄合計で対前年度比▲12.2%となりました。
- 駅ナカビジネスについても、緊急事態宣言の発令やまん延防止措置の発出によって、地下鉄の御利用者が激減したことや、各店舗が休業や営業時間の短縮を実施されたことに伴い、売上が大幅に減少するとともに、令和2年4月及び5月に2箇月間の固定賃料を減免したこと等により、駅ナカビジネス収入は対前年度比▲18.8%となりました。
- 令和3年度においては、9月までの累計で広告料収入は対前年度比▲3.1%と依然として厳しい状況が継続しています。
- また、駅ナカビジネス収入では対前年度比+12.3%と回復が見られるものの、これは令和2年度に実施した賃料の減免措置による反動増に伴うものであり、実質的には令和2年度と同水準で推移しており、広告事業同様、厳しい状況が継続しています。

広告料収入の推移（市バス事業と地下鉄事業の合計）



駅ナカビジネス収入の推移



経営状況
— 令和元年度以前

経営状況
— 令和2年度

経営状況
— 令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

Topic

令和3年度における附帯事業の取組

(広告)

令和3年度においても、広告料収入は令和元年度と比較して大幅に減少している状況にありますが、広告代理店やクライアントを支援することを目的に、掲出期間の延長や広告料の割引、駅構内電照看板の契約数に比例して割引額が大きくなるキャンペーンを実施することにより、増収を図っているところです。さらに、令和3年6月には地下鉄東西線京都市役所前駅に、12月には地下鉄東西線二条駅にデジタルサイネージを新設するなど、新規媒体の開発にも取り組んでいます。

(駅ナカビジネス)

令和3年度の駅ナカビジネス収入は、緊急事態宣言の発令やまん延防止措置の発出によりお客様の回復が遅れていることや、店舗の退店等によって、厳しい状況が続いています。

このような状況の下、収入回復策として、既存店舗の販売促進だけでなく、コロナの影響により変化したお客様ニーズを踏まえた店舗への入替や、駅スペースの再点検を行い、イベントスペースとしての利用や、狭隘なスペースを有効活用するための自動販売機を設置するなど、増収に向けた様々な取組を進めています。

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た。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）

事業規模（令和3年4月1日時点）

営業路線キロ数	318.53km
系統数	81 系統
バス専用レーン	86.6km
停留所数	714 停留所
停留所標識数	1,629 箇所
停留所間平均距離	410m
走行キロ数／日	86.7 千 km（地球2周に相当）

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	108 両
烏丸営業所 直営のみ	7 系統	88 両
錦林出張所 委託のみ	4 系統	44 両
九条営業所 直営のみ	12 系統	182 両
梅津営業所 直営	10 系統	122 両
// 委託	6 系統	54 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	81 系統	816 両（うち 316 両(39%)を民間委託）

経営状況－令和元年度以前

経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

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）
令和 3年 9月	再び、「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

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	六地藏, 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	六地藏～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

経営状況－令和元年度以前

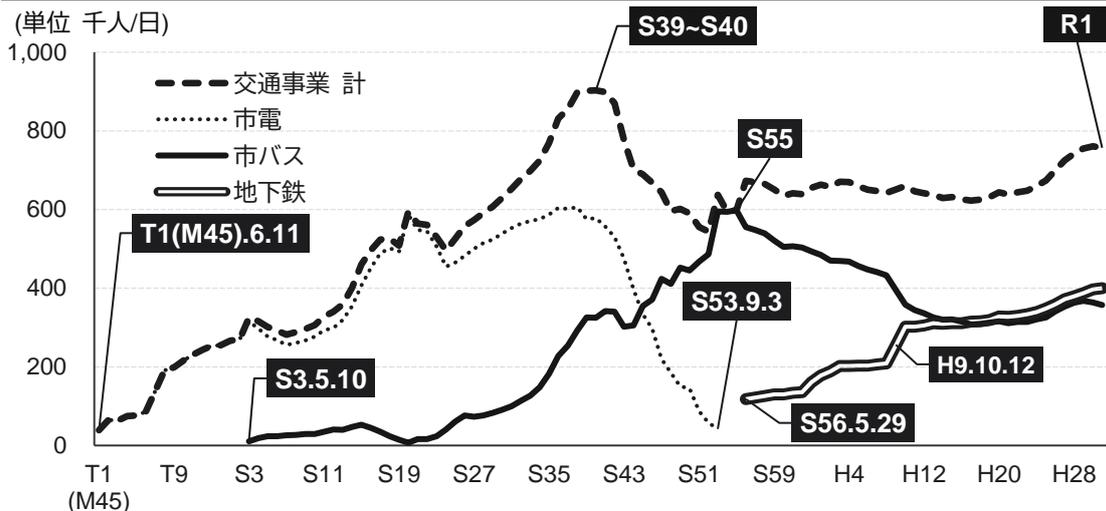
経営状況－令和2年度

経営状況－令和3年度

持続可能な経営に向けて

資料編

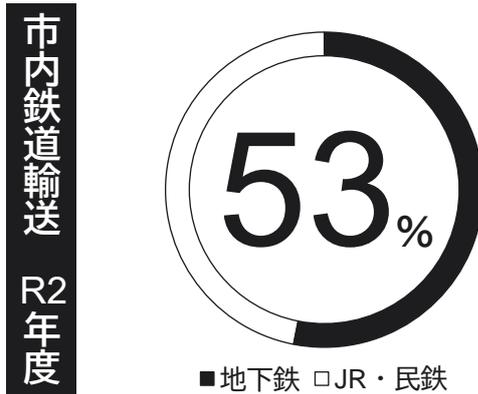
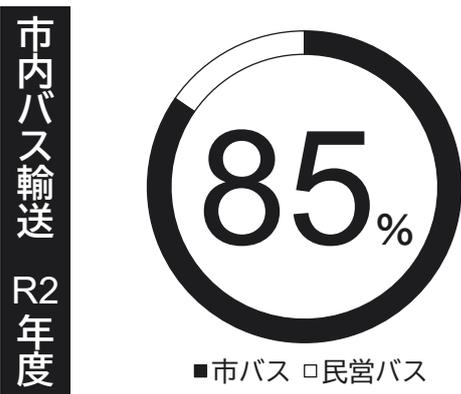
開業以来の1日当たりお客様数の推移



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
R2	市バス・地下鉄合計51万5千人

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53%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)	248	45	293	267	236	503
構成比率 (%)	84.6%	15.4%	100%	53.1%	46.9%	100%