

市民の暮らしとまちを支える

市バス・地下鉄



～京都市交通局経営レポート～

令和2年3月

日頃から市バス・地下鉄をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

この度、市バス・地下鉄事業の経営レポートを取りまとめました。

本市の公営交通事業は、市域を東西南北に貫く交通の大動脈である地下鉄と、市内にきめ細かに張り巡らせた市バス路線とのネットワークにより、安全・安心で市民の皆様の生活に欠くことのできない身近な公共交通機関として、また、京都を訪れる方々の便利な交通手段として多様な都市活動を支えるとともに、本市の重要政策である、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」を牽引する公共交通機関として、重要な役割を担っております。

令和2年度予算では、市バス事業では2年連続の赤字を見込まざるを得ない状況であり、地下鉄事業では黒字を見込むものの、いまだに多額の累積赤字と有利子負債を抱えており、交通事業総体として、決して楽観できる経営状況にはありません。

両事業の今後を見通すと、車両・設備の老朽化に伴う更新費用の大幅な増加への対応や、バス運転士や整備士の担い手確保が懸念されるなど、大変厳しい経営環境が見込まれます。

さらに、令和2年3月以降、両事業とも新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数が25%以上減少（市バスは計数器による降車客数、地下鉄は改札通過人員）しており、事態の早期終息を願って

はおりますが、経営への影響が長期化することも懸念される中、大変危機感を抱いております。

交通局においては、現在、バスターミナルや地下鉄主要駅へのアルコール消毒液の設置や市バス・地下鉄車両の換気など、新型コロナウイルス感染症対策を実施しておりますが、お客様に安全・安心に市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、引き続き対策に万全を期してまいります。

市バス・地下鉄が、将来にわたり「市民の足」としての役割を果たし続けるためには、引き続き気を緩めることなく、両事業一体となって、今後の安定経営に向けた努力を着実に積み重ねていく所存であります。

この経営レポートは、市民の皆様をはじめ、市バス・地下鉄をご利用いただくお客様に、交通局の経営状況や様々な取組をご紹介しますことで、本市公営交通事業に対するご理解とご協力を得るとともに、市バス・地下鉄のなお一層のご利用に繋げていくことを目的として作成しました。

今後とも、安全運行の確保を最優先に、京都の公共交通全体でのお客様サービスや利便性の向上の観点に立ちながら、ますますご利用いただきやすい公共交通機関を目指し、将来にわたり「市民の足」としての役割をしっかりと果たしてまいります。

京都市公営企業管理者
交通局長 山本 耕治



もくじ

1 経営方針

1-1 「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」	1
1-2 交通局の役割	1
1-3 経営の基本方針	2
1-4 新型コロナウイルス感染症による影響と対策	4

2 経営状況

2-1 これまでの取組と成果

(1) 総括	6
(2) 財政面	
お客様数は10年で12万人増加	8
運賃収入は10年で約2割増加	9
運賃は据え置きながら乗車券制度を充実	10
借入金残高（有利子負債残高）の着実な削減	11
「駅ナカ」・「広告」による収益は20億円超を確保	12
(3) 事業面	
輸送の安全確保を最優先とした事業運営を徹底	13
路線・ダイヤの充実で「歩くまち・京都」の推進に貢献	14
便利で快適な御利用環境の向上	15

2-2 事業を取り巻く環境と現状分析

(1) 市バス事業	
ア 事業を取り巻く環境	18
イ 現状分析	
系統別の収支状況	19
収支の状況（主な公営バス事業者6都市との比較）	20
運賃の状況（主な公営バス事業者6都市との比較）	22
(2) 地下鉄事業	
ア 事業を取り巻く環境	24
イ 現状分析	
収支の状況（公営地下鉄事業者7都市との比較）	25
地下鉄事業における国の補助制度	27

2-3 令和2年度の重点取組

(1) 市バス事業	28
(2) 地下鉄事業	33

巻末資料

■ 地方公営企業の役割／本市における公営交通事業の成り立ち ／「京都市交通事業の設置等に関する条例」の制定	37
■ 市バス事業の概要	38
■ 地下鉄事業の概要	39
■ 開業以来の1日当たりのお客様数の推移 ／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	40
■ 交通局におけるバリアフリーの充実に向けた取組	41
■ 市バス運行エリアにおけるモビリティ・マネジメント（MM）の取組	42
■ 用語の解説	43

1 経営方針

1-1 「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」

- 近年、交通局では、本市基本計画「はばたけ未来へ！京プラン」に掲げる「歩いて楽しいまち・京都戦略」を担う公営交通事業者として、市民の皆様の御理解と御協力の下、安全運行やお客様サービス・利便性の向上等に取り組んできました。
- その結果、市バス・地下鉄事業ともお客様数は増加し、市バス事業においては一般会計からの任意補助金に頼らない自立経営を堅持、地下鉄事業においても、財政健全化法に基づく「経営健全化団体」から経営健全化計画よりも1年前倒しで脱却するなど大きな経営改善を果たすことができました。
- しかし、車両や設備の更新費用の増加などにより、両事業とも今後10年間の経営は大変厳しい状況が見込まれます。
- このような中、今後の経営環境や課題を踏まえて、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。）を平成31年3月に策定しました。
- 市バス事業については、これまで黒字経営を継続してきましたが、全国的なバス運転士・整備士の担い手不足や、管理の受委託に係る委託料の大幅な増加等に伴う運営コストの上昇が見込まれ、当面、経常損益は赤字となることが避けられない状況となっています。
- 地下鉄事業については、3,000億円を超える累積赤字と、3,800億円を超える有利子負債残高（累積資金不足＋企業債等残高）を抱えており、今後も予断を許さない経営状況が続きます。

「経営ビジョン」の詳細及び策定経過については、京都市交通局ホームページで御紹介しています。



1-2 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。

1-3 経営の基本方針

【経営の基本方針】

京都の活力を支える交通インフラとして、「経済性を発揮」して安定した経営基盤を確立できるよう取り組むとともに、「公共の福祉の推進」を図るという公営企業経営の基本原則の下、市バス・地下鉄を運営します。

【両事業の基本方針】

- 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の実現に向けた「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



両事業共通の基本方針の一つに掲げているように、この「経営レポート」を通じて経営状況を分かりやすくお伝えしていきます!!



【市バス事業の基本方針】

- 「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。

【地下鉄事業の基本方針】

- 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し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。

(参考) SDGsについて

・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」のことです。

「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。



・京都市交通局のSDGs達成への貢献

京都市交通局が運営する市バス・地下鉄は、「市民の暮らしとまちを支える」ことが役割であり、京都のまちと、そこに住む人や訪れる人に欠くことのできない交通インフラです。

この役割を将来にわたって果たしていくことにより、持続可能な京都のまちづくりに貢献するとともに、事業活動における環境への配慮や交通事業を支える担い手の育成などについても重点を置いて経営を推進し、SDGs達成に貢献していきます。

1-4 新型コロナウイルス感染症による影響と対策 (令和2年3月15日時点)

両事業とも、今後は車両・設備の老朽化に伴う更新費用の大幅な増加への対応など、大変厳しい経営環境が見込まれる中(18ページ及び24ページ参照)、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年2月以降、お客様数が大幅に減少しています。

現時点では令和元年度決算への影響額(運賃収入)は明らかではありませんが、令和2年2月だけで両事業合わせて前年度比較で約1.4億円の減収が見込まれ、令和2年3月は更なる減収が確実な状況となっているなど、事態の終息が見通せない中、より一層の危機感を持って経営に当たらなければなりません。

交通局ではお客様に安全・安心に市バス・地下鉄を御利用いただき、「市民の足」としての役割を果たしていけるよう新型コロナウイルス感染症対策に万全を期して取り組んでまいります。

【お客様数の状況】

	期 間	お客様数 (対前年度比較)
市バス	1月	+ 6千人/日 (+ 1.9%)
	2月	▲ 34千人/日 (▲ 9.7%)
	3月 (3/1~3/15)	▲ 89千人/日 (▲ 26.2%)
地下鉄	1月	+ 10千人/日 (+ 2.6%)
	2月	▲ 15千人/日 (▲ 3.9%)
	3月 (3/1~3/15)	▲ 85千人/日 (▲ 27.0%)

※1~2月は運賃収入から算出したお客様数の速報値

3月は、市バスは計数器による降車客数、地下鉄は改札通過人員

【感染症対策】

●アルコール消毒液の設置

国からの要請に基づき、多くの方が御利用されるバスターミナルや主要駅において、アルコール消毒液を設置

バスターミナル付近	京都駅前市バス・地下鉄案内所	1箇所
	北大路市バス・地下鉄案内所	1箇所
地下鉄駅	京都駅(北改札, 中央1改札, 南改札)	3箇所
	四条駅(北改札)	1箇所
	烏丸御池駅(北改札)	1箇所
案内所及び定期券発売所	コトチカ京都市バス・地下鉄案内所	1箇所
	四条駅定期券発売所	1箇所

●換気対策

換気の良くない場所で感染が拡大している事例を踏まえた国からの要請に基づき、市バス・地下鉄車両や地下鉄駅の換気装置の稼働、車両の窓の開放などの換気対策を実施

●車両及び駅の消毒

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、お客様の手が触れることが多い場所を定期的に消毒

●啓発活動の実施

- ・交通局の取組内容に加えて、新型コロナウイルス感染症対策及び京都市新型コロナウイルス感染症専用電話相談窓口の開設状況を記載した「交通局ニュース」を、市バス全車両内（818両）、地下鉄全駅（31駅・72箇所）、市バス・地下鉄案内所（全5箇所）及び定期券発売所（6箇所（北大路駅、京都駅前を除く全ての発売所））で掲出
- ・地下鉄車内及び駅構内において、感染症予防に係る啓発放送を実施

●職員への注意喚起及び対策の徹底

- ・バス運転士や地下鉄駅職員・乗務員については、毎日の始業点呼時等に感染症予防に関する注意喚起を行うとともに、健康状態の確認を徹底
- ・全職員に対して感染症予防対策（手洗い・うがい・咳エチケット）を徹底するとともに、積極的にマスクを着用するよう奨励
- ・職員の健康管理と通勤時の混雑緩和に努めるため、時差出勤制度を導入

2 経営状況

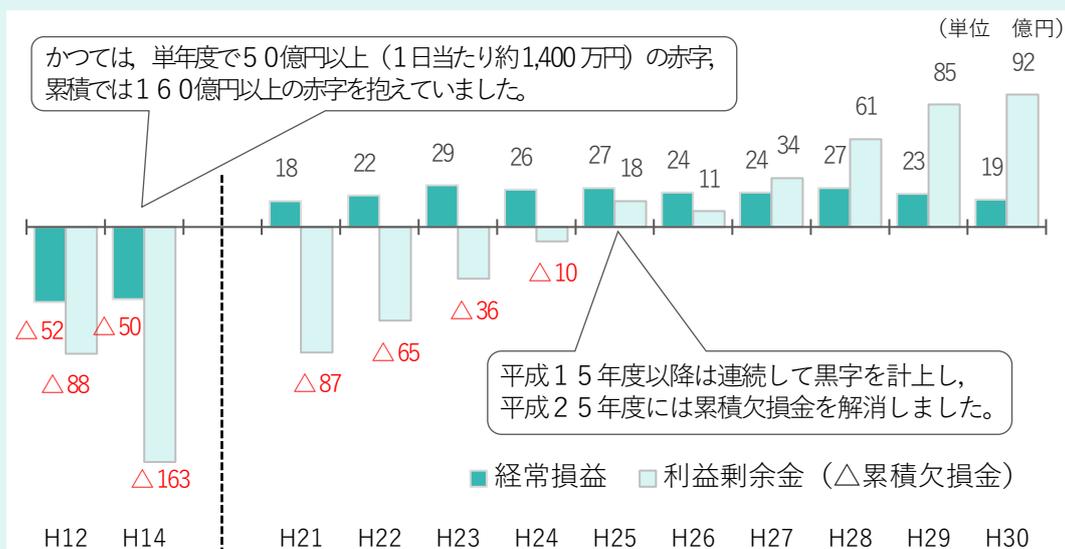
2-1 これまでの取組と成果

(1) 総括

【市バス】

- 全国的に路線バス事業の経営が厳しい中、赤字系統を廃止することなく系統数を74から84に、また車両数を760両から818両に増やして路線・ダイヤの充実を図るなど、「攻めの経営」を推進し、1日当たりのお客様数は10年間で5万人の増加を実現してきました。
- 平成15年度以降連続して黒字を計上し、平成26年度以降は5年連続で一般会計からの任意補助金に頼らない自立した経営を堅持しています。

経常損益及び利益剰余金（△累積欠損金）の推移

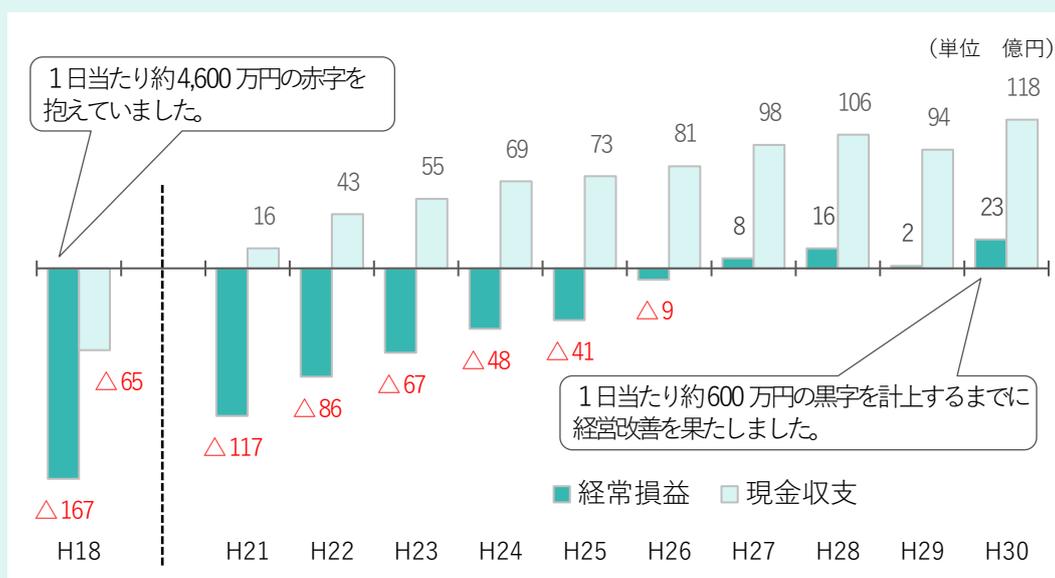


- ・平成12年度…過去最大の累積赤字 (△52億円)
- ・平成14年度…過去最大の累積欠損金 (△163億円)
- ・平成24年度…経営健全化団体から脱却 (経営健全化計画より3年前倒し)
- ・平成26年度…「自立経営」を達成 (一般会計からの任意補助金ゼロ)

【地下鉄】

- 絵空事と言われた，経営健全化計画に掲げた目標「**1日5万人増客**」を**2年前倒しで実現**するとともに，駅ナカビジネスの積極的な展開，最終列車の全方向乗継（シンデレラクロス）の実施や金曜終電30分延長（コトキン・ライナー）の運行など利便性向上の取組等により，平成29年度には予定した運賃改定を回避したうえで計画より1年前倒しで経営健全化団体から脱却しました。
- 平成18年度には1日当たり4,600万円もの赤字でしたが，**平成30年度は1日当たり600万円の黒字**となり大幅な経営改善を果たしました。

経常損益及び現金収支の推移



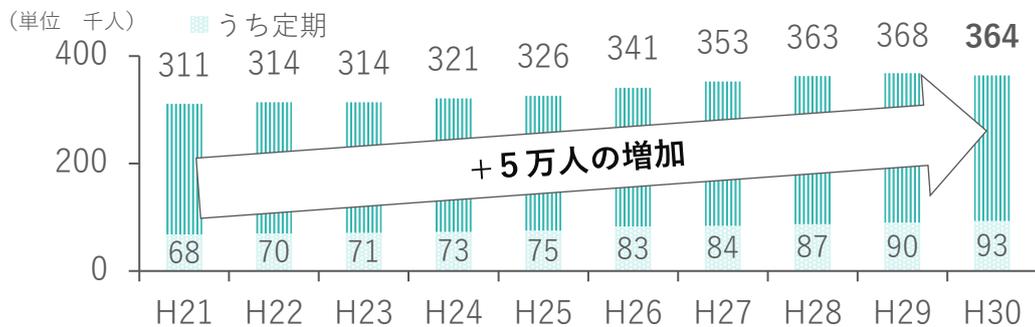
- ・平成21年度…現金収支（償却前損益）の黒字化
- ・平成27年度…開業年度以来の黒字
- ・平成29年度…経営健全化団体から脱却（経営健全化計画より1年前倒し）

(2) 財政面

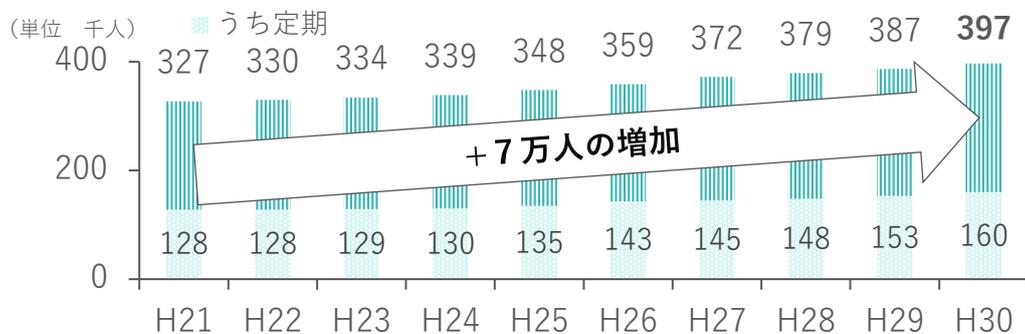
お客様数は10年で12万人増加

- 本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、お客様数は、平成21年度との比較で、市バスで5万人、地下鉄で7万人、合計12万人増加しています。
- また、市バス・地下鉄とも定期券を御利用のお客様も着実に増加しており、平成21年度との比較で、合計5万6千人の増加となっています。

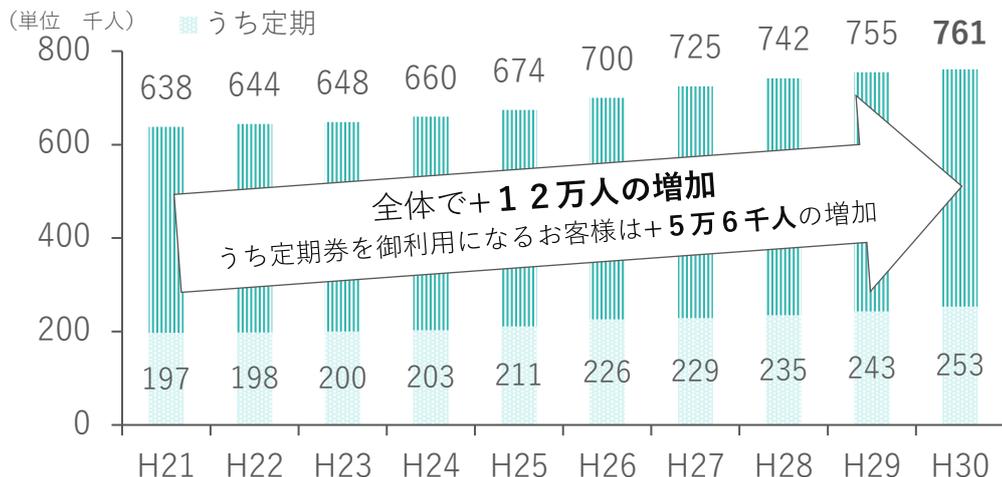
【市バス】



【地下鉄】



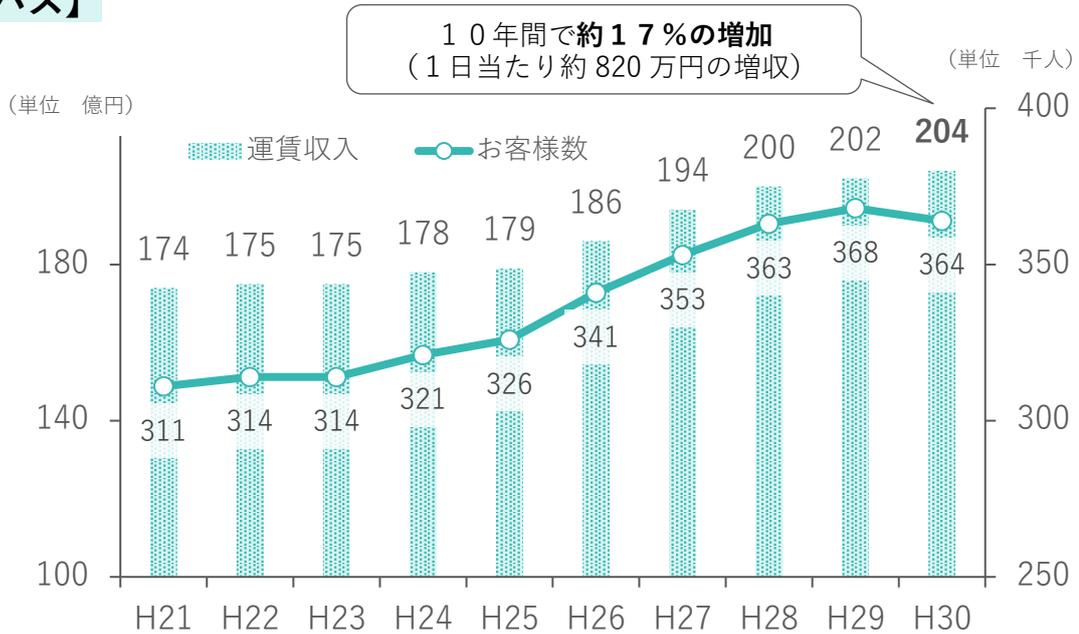
【市バス+地下鉄合計】



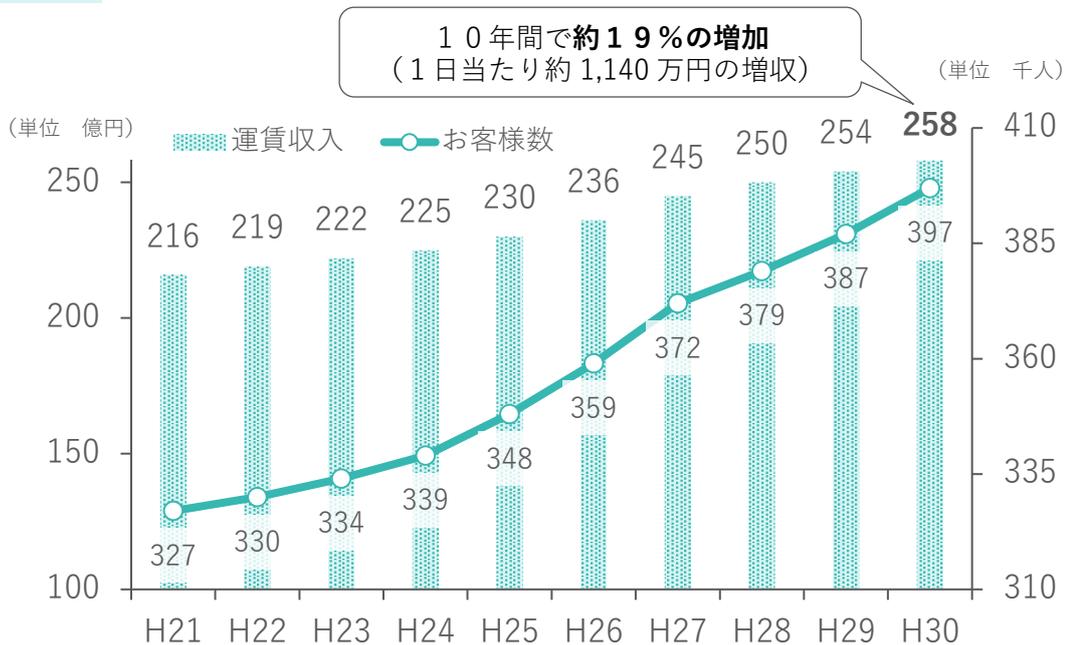
運賃収入は10年で約2割増加

- 市バスでは、輸送力の増強やバス待ち環境の向上等、利便性の向上により増客を図る「攻めの経営」の推進により、お客様数の増加に合わせて運賃収入も着実に増加しています。
- 地下鉄では、通勤・通学時間帯における増便をはじめとする輸送力の増強など、利便性向上の取組の推進により、お客様数の増加に合わせて運賃収入も着実に増加しています。

【市バス】



【地下鉄】



運賃は据え置きながら乗車券制度を充実

- 消費税率の引上げに伴う転嫁を除き、**市バス（均一運賃区間）では平成8年度以降、地下鉄では平成17年度以降、運賃を据え置いています。**
(市バスの調整運賃区間においては先行する民間バス事業者に合わせて改定)
- 京都バスと連携した嵯峨・嵐山地域など3つのエリアへの**均一運賃区間の拡大**をはじめ、**地下鉄・バス一日券の値下げ**による地下鉄とバスとを組み合わせた移動の促進や、市民の方に多く御利用いただいている「**トラフィカ京カード**」による**乗継割引額の拡充**など、**運賃・乗車券制度の充実**を図ってきました。

【主な取組】

- ・バス一日券の京都バス（均一運賃区間）への適用開始（H26.3）
- ・京都バスとの連携による均一運賃区間の拡大
 - 嵯峨・嵐山地域(H26.3), 岩倉・修学院地域(H28.3), 上賀茂・西賀茂地域(H29.3)へ順次拡大
 - ※市バスと京都バスの並走区間は全て均一運賃区間化
- ・市バスの通勤フリーICOCA定期券の京都バス（均一運賃区間）への適用開始(H29.4)
- ・全国相互利用対応ICカード(10種類)による乗継割引の導入(H29.4)
- ・地下鉄・バス一日券の値下げ(1,200円から900円へ)(H30.3)
 - 市バス・地下鉄全線と京都バス・京阪バスの一部区間で利用可能な一日券を大幅値下げ
- ・バス一日券の価格適正化(500円から当面の間600円へ適正化)(H30.3)
- ・トラフィカ京カードによる乗継割引額の拡充, 京都バスへの適用拡大(H31.3)

▶トラフィカ京カードによる乗継割引額の拡充について

区分	拡充前	拡充後	拡充額
バス⇄バス	90円引き	120円引き	30円
バス⇄地下鉄	60円引き		60円

(参考) 均一運賃区間の拡大に係る市会からの付帯決議について(平成29年2月市会)

- 1 市バスの混雑緩和に向けた「前乗り後降り」方式の実証実験を行うとのことであるが、より利便性を高めるには均一運賃区間の拡大が急がれる。よって、民間バス事業者とも丁寧な議論を行い全力で取り組むこと
- 2 市バスの一乗車券カードの価格適正化及び、京都観光一日乗車券等の値下げの検討については、慎重な議論を尽くし、市民に丁寧な説明を行い、市民の利便性を高めるとともに、市バスの混雑緩和と地下鉄への利用誘導という目的の達成につながるよう取り組むこと

借入金残高（有利子負債残高）の着実な削減

当初建設費が多額に上った本市の地下鉄では、全国一厳しい経営状況が続いているものの、運賃収入の着実な増加等により現金収支の黒字を拡大し、**借入金残高（企業債等残高+累積資金不足）を着実に削減**してきました。

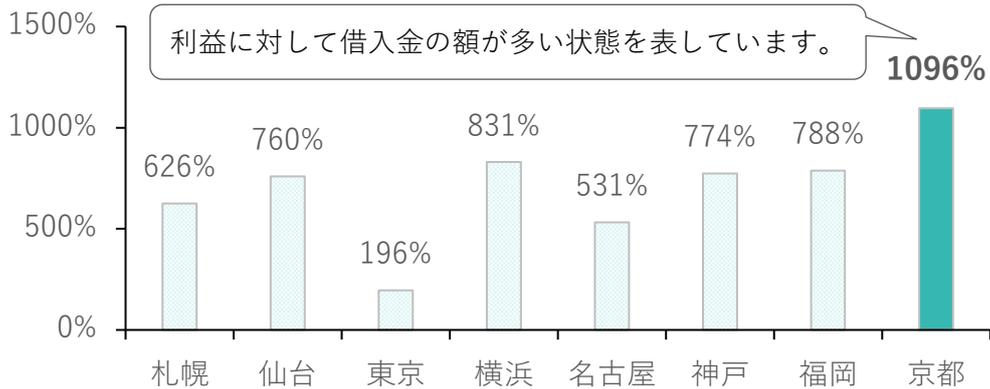
【地下鉄の借入金残高】



※ 企業債等残高は、企業債とその他の長期借入金を合わせた残高です。

(参考) 営業収益に対する企業債残高割合の他都市比較（平成30年度決算）

企業債残高を日々の営業から得られる利益（営業収益）で除したもの



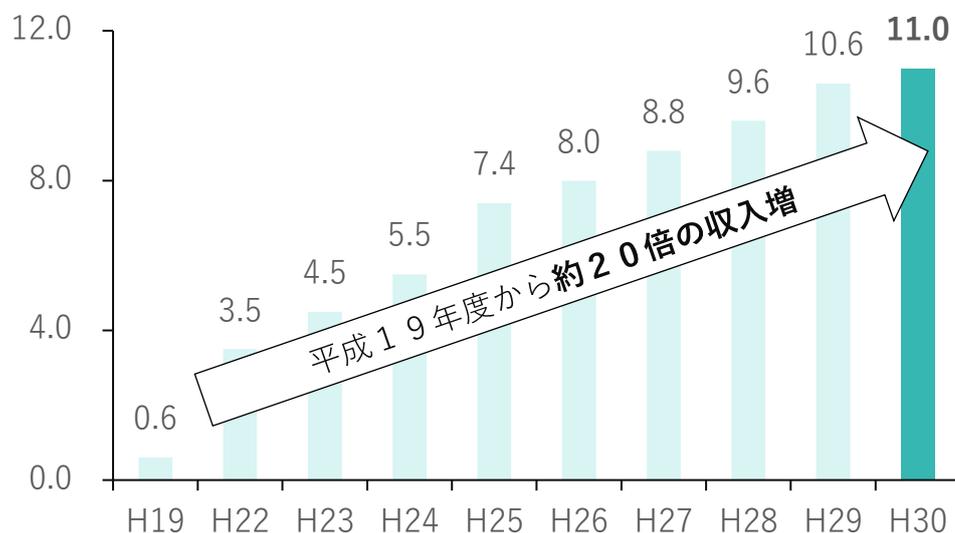
利益に対して借入金の額が多い状態を表しています。

「駅ナカ」・「広告」による収益は20億円超を確保

- 地下鉄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頂きながら、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、本格的に取組を開始した平成19年度から約20倍となる約11億円の収入を確保しています。
- 広告料収入は、紙媒体を中心とした車内広告の減少など、他の公営事業者が厳しい状況にある中、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年度以降5年連続で11億円の収入を確保しています。

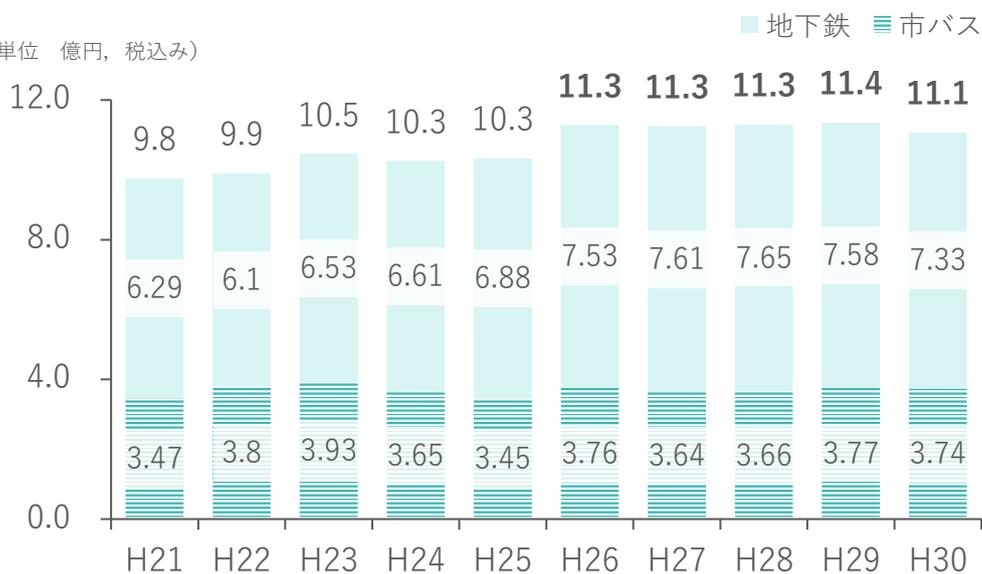
【駅ナカビジネス収入】 ※地下鉄

(単位 億円, 税込み)



【広告料収入】 ※市バス+地下鉄

(単位 億円, 税込み)

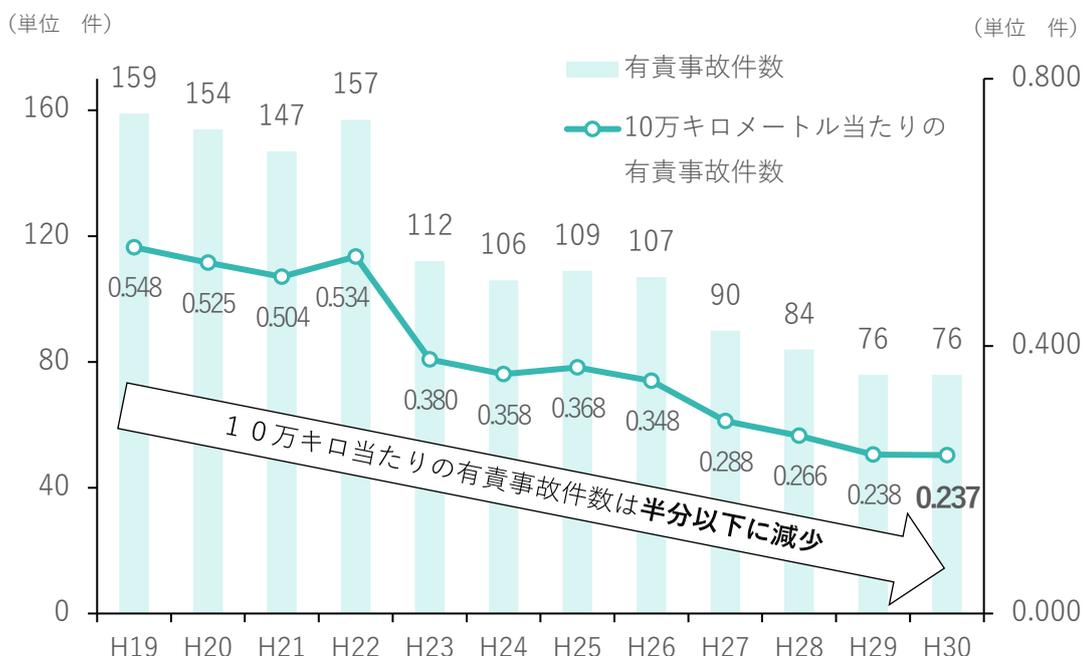


(3) 事業面

輸送の安全確保を最優先とした事業運営を徹底

- 市バスでは、ドライブレコーダーの全車導入や安全運転訓練車を活用した事故防止研修などに取り組んだ結果、運輸安全マネジメントを本格的に開始した平成19年度と比べ、**10万キロ当たりの有責事故件数を半分以下に減少**させることができました。
- 地下鉄では、運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練に取り組むとともに、烏丸線3駅への可動式ホーム柵の設置をはじめとする安全対策をしっかりと講じており、**開業以来、有責による運転事故は生じていません。**

【市バス有責事故件数の削減（10万キロ当たり）】



【市バスの主な安全対策】

- ・ドライブレコーダーや運転情報システムの全車導入
- ・安全運転訓練車の導入
- ・市バス運転士の経験年数に応じた研修の実施
- ・車両ヘッドライトや乗降口灯のLED化

【地下鉄の主な安全対策】

- ・烏丸線3駅（烏丸御池，四條，京都）への可動式ホーム柵設置
- ・駅ホームへの車掌用モニターの増設
- ・ホーム端への注意喚起ラインの設置
- ・駅出入口への止水板の設置
- ・車両扉戸尻部への注意喚起テープの設置

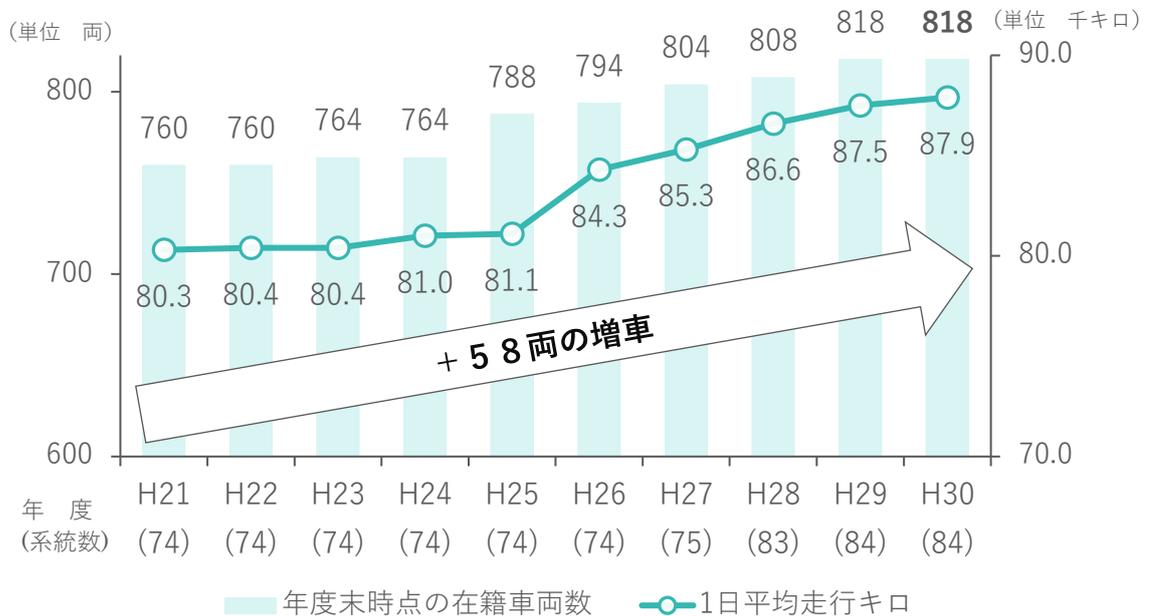
路線・ダイヤの充実で「歩くまち・京都」の推進に貢献

- 市バスでは、赤字系統を廃止することなく、この10年間で系統数を74から84に、また車両数を760両から818両に増やすなど、路線・ダイヤの充実に取り組んできました。
- 地下鉄では、最終列車の全方向乗継（シンデレラクロス）や金曜終電30分延長（コトキン・ライナー）の実施、烏丸線における増便など、ダイヤの充実に取り組んできました。

【市バスの主な取組】

- ・主要系統の増便，等間隔運行の拡大，鉄道との乗継利便性の向上等
- ・地域のモビリティ・マネジメントと一体となった路線・ダイヤの拡充

市バスの車両数及び1日当たり走行キロ



【地下鉄の主な取組】

- ・夜間ダイヤの充実と最終列車の全方向乗継（シンデレラクロス）の実施（H22.3）
- ・烏丸線における学生の方の御利用増加に対応した午前10時台の増便（H26.9）
- ・金曜終電30分延長（コトキン・ライナー）の実施（H27.10）
- ・烏丸線における増便，国際会館駅の始発繰上げや東西線に乗り入れる京阪車両について太秦天神川行列車の25往復増便（H30.3）

（参考）交通手段分担率について [出典]平成30年度「歩くまち・京都」推進会議説明資料

この間、自動車分担率は着実に低下しており、平成30年度の非自動車分担率は約78%と、目標である「2020年度（令和2年度）までに非自動車分担率80%超」に対して高水準を維持している状況にあります。

	平成12年	平成22年	平成29年	平成30年
非自動車分担率	71.7%	75.7%	77.4%	77.7%
自動車分担率	28.3%	24.3%	22.6%	22.3%

※ 平成12年及び22年は京阪神都市圏パーソントリップ調査，29年及び30年は京都市独自調査

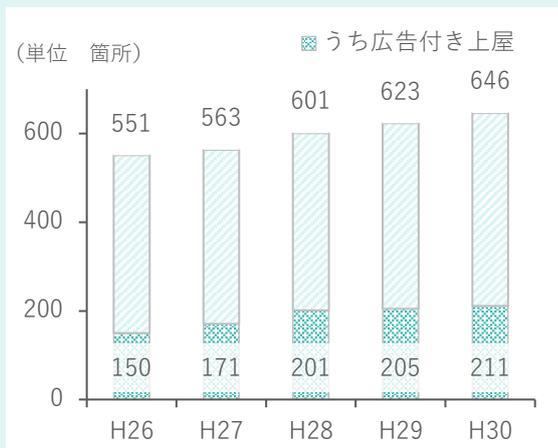
便利で快適な御利用環境の向上

- 市バスでは、**バス待ち環境の充実をはじめ、市バスの車内案内モニターの増設や4箇国語対応**など、便利で快適な御利用環境の向上に努めてきました。
- 地下鉄では、**トイレの全駅バリアフリー化に向けた取組や、車両の案内表示の4箇国語対応**など、便利で快適な御利用環境の向上に努めてきました。
- ICカードについては、平成19年度に地下鉄で導入したのをはじめ、平成25年11月における市会からの付帯決議を踏まえ、平成26年度に市バスにおいてもサービスを開始しました。地下鉄の全駅の改集札機のIC対応化やIC定期券の発売開始など、御利用環境の向上を図ってきました。

【市バスの主な取組】

- ・市バス車内案内モニターの増設・4箇国語対応
- ・バス待ち環境の向上（バス停上屋、バス接近表示器、ベンチ、バス停照明）

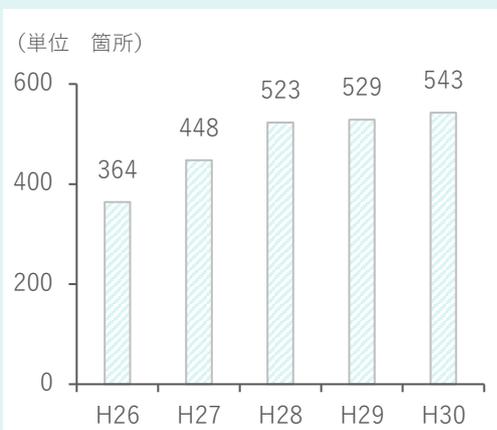
バス待ち環境が飛躍的に向上

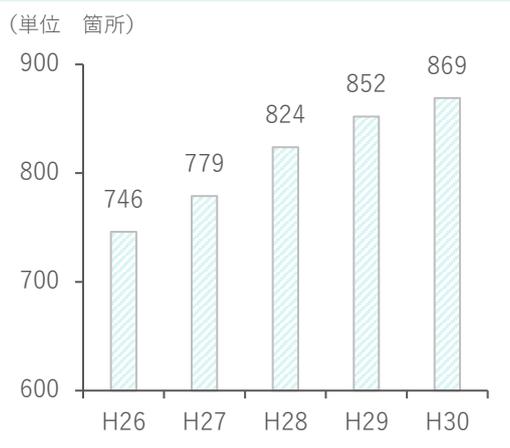


バス停上屋



バス接近表示器





ベンチ



バス停照明



【地下鉄の主な取組】

- ・トイレのバリアフリー化の推進
- ・車両の案内表示装置の4国語対応の推進
- ・優先座席前への床貼りシートの設置や吊手の変更(注意をひきやすい色に変更するとともに高さを低くする)など優先座席エリアをリニューアル



段差の解消や便器の洋式化などリニューアルされたトイレ

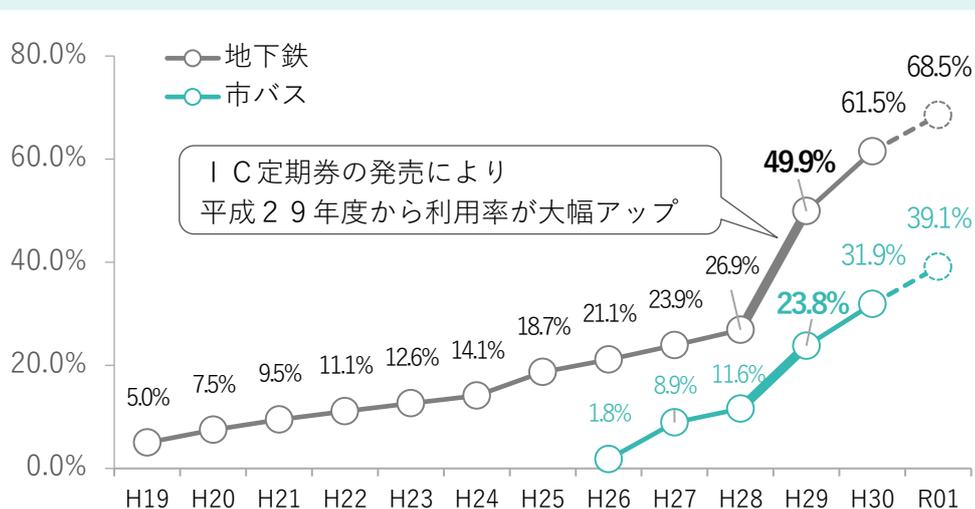


床貼りシートの設置や吊手の色の変更など優先座席エリアのリニューアル

【ICカードサービスの充実】

- ・サービスの導入（地下鉄 H19.4，市バス H26.12）
- ・全国相互利用サービスの実施（地下鉄 H25.3，市バス H26.12）
- ・地下鉄の全ての改集札機のICカード対応の完了（H28.11）
- ・地下鉄全駅へのICチャージ機能付き券売機・精算機の設置（H28.12）
- ・市バス・地下鉄のICOCA定期券，ICOCAの発売，ICカードによる乗継割引サービスの開始（H29.4）
- ・JR西日本・阪急電鉄とのIC連絡定期券の発売（H30.3）
- ・IC定期券（地下鉄の通勤・継続）の購入が可能な券売機を全駅に拡大（H30.9）

ICカード利用率の推移



※ 令和元年度の利用率は，令和2年1月時点の数値です。

（参考）ICカードに関する市会からの付帯決議について（平成25年11月市会）

市バス，地下鉄事業における消費税率引き上げに伴う運賃への転嫁については，制度上そのまま料金に1円単位で転嫁することが困難である。そのため，例えば定期券については，市バスでは転嫁されないが，地下鉄においては転嫁されるなど，利用する券の種類によって負担の割合が異なっている。

市民への周知に当たっては，算定根拠を分かりやすく説明するとともに，顧客サービス充実に向けてバス待ち環境の整備など更なる推進を図ること。また市バスへのICカードの着実な導入と普及対策を関係機関と連携し速やかに図り，将来的には1円単位での運賃設定を実現すること。

（参考）経営ビジョンで掲げているICカード利用率の目標

市バス 令和5年度：40%以上 令和10年度：50%以上
地下鉄 令和5年度：70%以上 令和10年度：80%以上

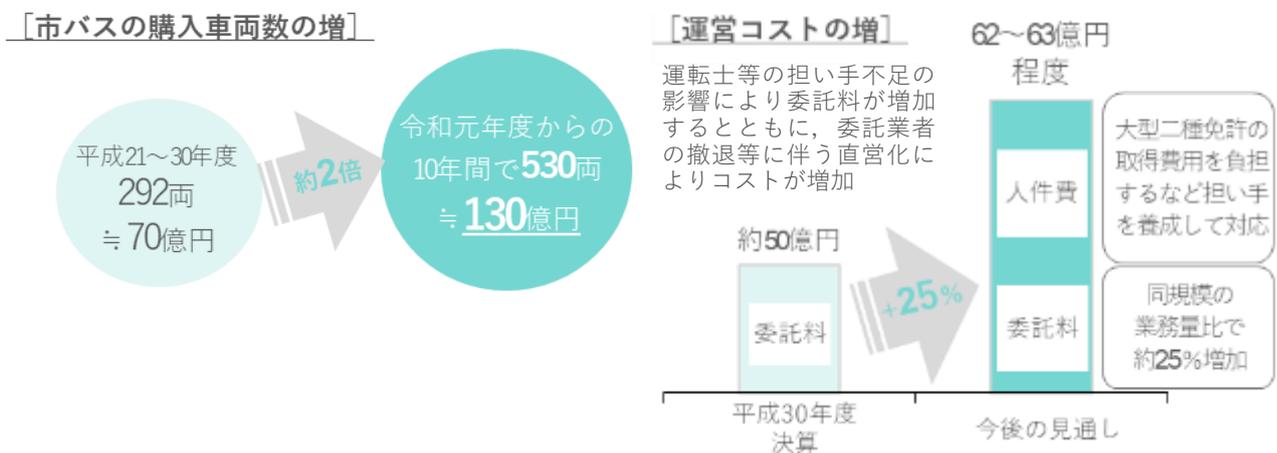
2-2 事業を取り巻く環境と現状分析

(1) 市バス事業

ア 事業を取り巻く環境

- 令和10年度までの10年間で、保有する818両のうち6割に当たる530両のバス車両の更新に**約130億円の費用が必要となる**など、車両・設備の更新費用の増加が想定されます。
- 全国的な運転士・整備士等の担い手不足を背景にして、管理の受委託に係る委託料の増や、委託事業者の撤退・縮小に伴う直営化による人件費の増など、**運営コストが急激に増加**しています。
- バス事業の経営は、**お客様数の増減のほか、軽油価格の動向といった外的要因に大きく左右されやすい事業特性**があります。
例えば、平成30年度決算値を基に試算すると、
 - ・お客様数 1日当たり1,000人※減少→年間約6,300万円の収入減（※定期外のお客様が減少した場合）
 - ・燃料費 10円/lの価格上昇→年間約1.6億円の支出増となります。
- 保有する用地でのバス車両の収容は限界に近く、また、新たな車庫用地の確保も難しい状況の中、**限られた輸送力を最大限に活用する必要**があります。

(図) 今後の車両購入数の増及び運営コストの増



(グラフ) 軽油単価の推移

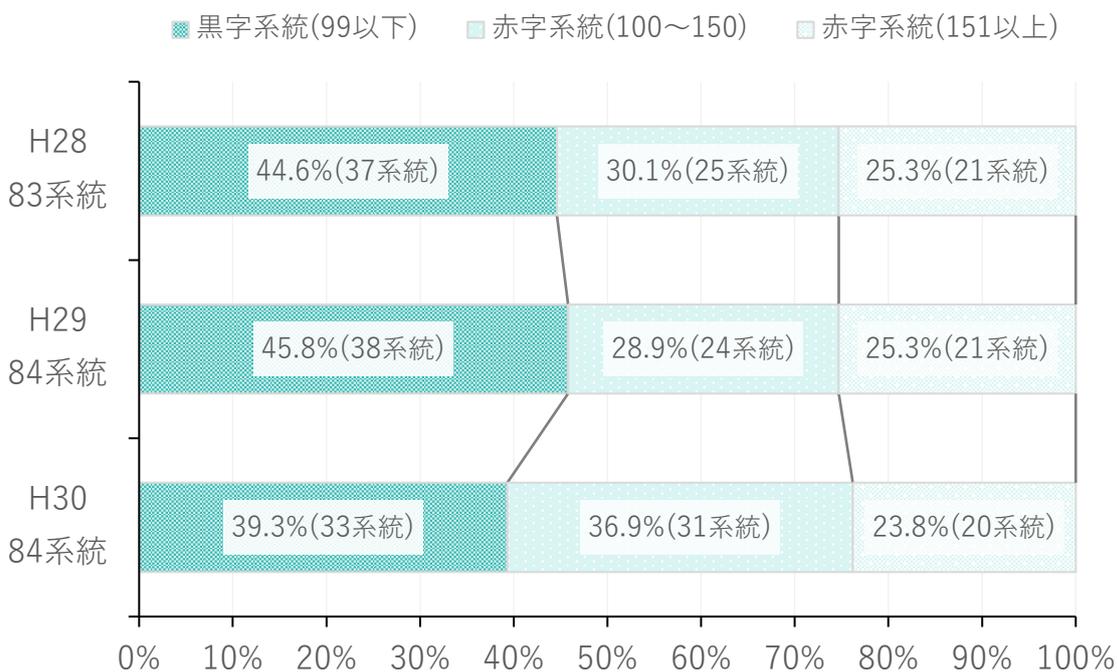


イ 現状分析

系統別の収支状況

- 市バスは近年黒字を計上しているとはいえ、**系統別に収支状況を見ると、赤字の系統が6割を占めています。**
- 令和元年度以降、急激な運営コスト（委託料，人件費等）の増加により、**営業係数が更に悪化することが懸念**されます。

（グラフ）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。

営業係数については、お客様の増加により収入が増加しても、軽油価格や委託料などの運営コストの増加がそれを上回れば、悪化することもあります。



取組の方向性 ～安定した事業運営を継続していくために～

厳しい経営環境を乗り越えていくためには、**赤字系統を含む市バス全体での利用促進を図り、更なる増収・増客に努めていく必要があります。**

収支の状況（主な公営バス事業者6都市との比較）

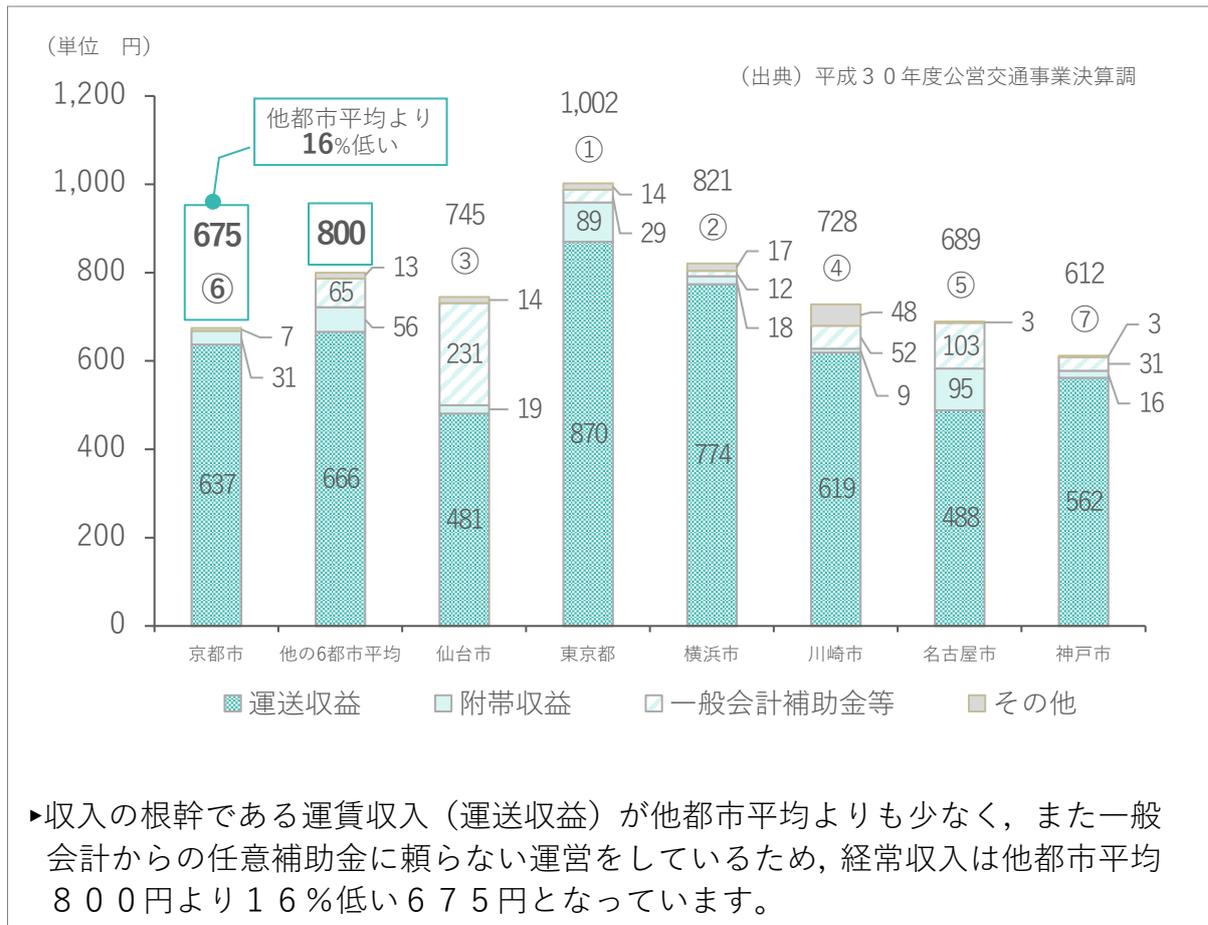
～平成30年度決算での走行1キロ当たり比較～

※東京都、横浜市、川崎市、名古屋市については、貸切バス事業を含んだ収支です。

他都市平均と比べて収入は16%低いものの、支出が21%低いことにより、7都市中トップの黒字を計上できています。

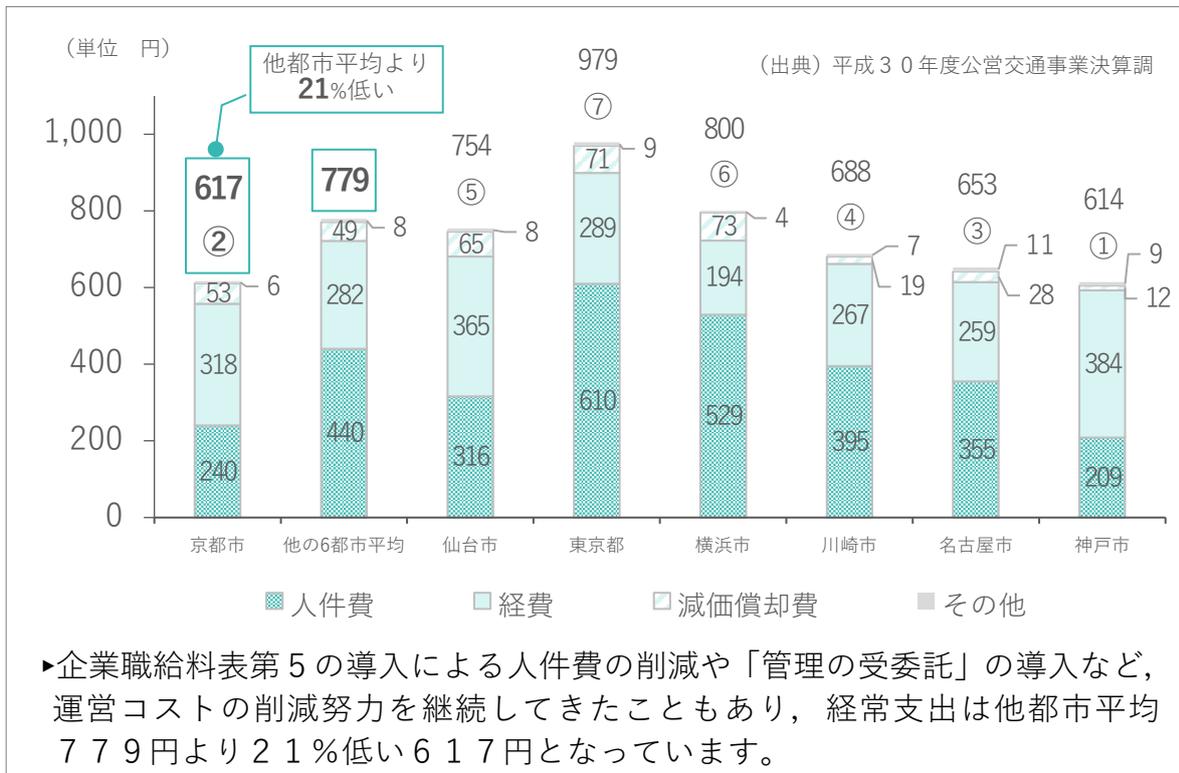
（グラフ①） 走行1キロ当たりの経常収入（○の数値は順位を示す）

年間の経常収入（運送収益や広告料収入、補助金など）を走行キロで除したものであり、市バスが1キロ走行するごとに得られる収入を示しています。



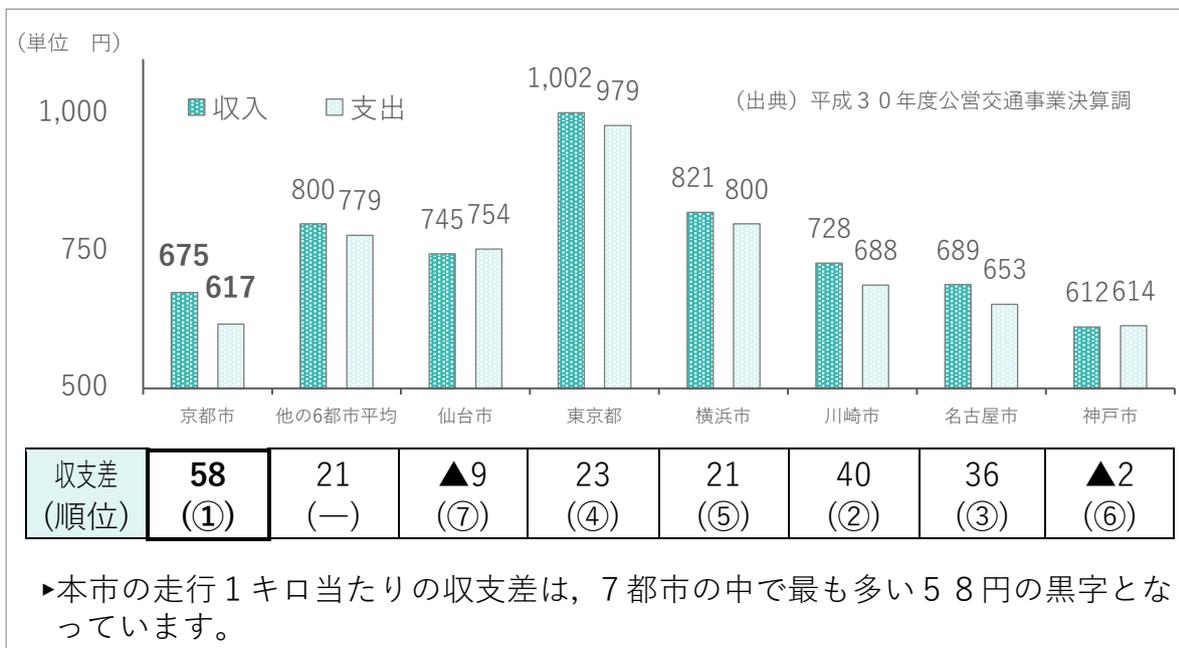
(グラフ②) 走行1キロ当たりの経常支出 (○の数値は順位を示す)

年間の経常支出（人件費や燃料費，車両購入に係る費用など）を走行キロで除したものであり，市バスが1キロ走行するごとに発生する支出を示しています。



(グラフ③) 走行1キロ当たりの収支差

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。



取組の方向性 ～安定した事業運営を継続していくために～

今後，運営コストの増加が避けられない中で，収入の増加，とりわけ**収入の根幹である運賃収入を増加させることが必要**です。

運賃の状況（主な公営バス事業者6都市との比較）

- 本市の均一運賃区間の運賃は230円と他都市と比べて高いものの、**お客様1人当たりの乗車運賃は154円程度と、他都市と比較して低い水準にあります**（下表）。
- 割引率の高いバス一日券等の割合が高いこと（グラフ④）や、御利用の頻度にかかわらず、全国相互利用ICカードにより全てのお客様を対象に運賃の乗継割引（バス⇄バス、バス⇄地下鉄）を適用していること（次ページグラフ⑤）で、実質的なお客様1人当たり乗車運賃の▲減に繋がっています。

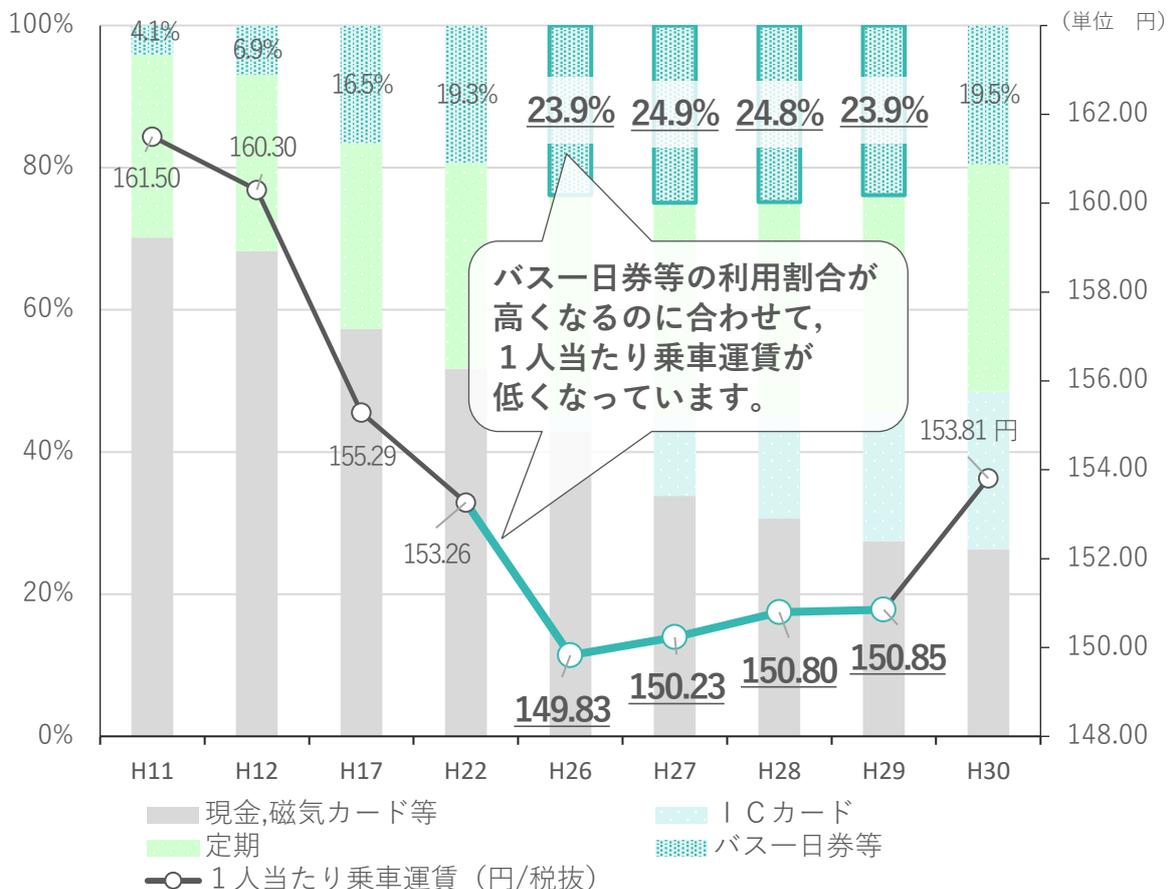
（表）均一運賃とお客様1人当たり乗車運賃の比較（平成30年度実績）

	京都市	仙台市	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市	神戸市
均一運賃	230円	（均一なし）	210円	220円	210円	210円	210円
1人当たり乗車運賃（税抜）	153.81円	167.94円	155.88円	155.09円	159.52円	137.02円	144.95円

※ 均一運賃は令和元年10月1日時点（出典 各都市ホームページ）

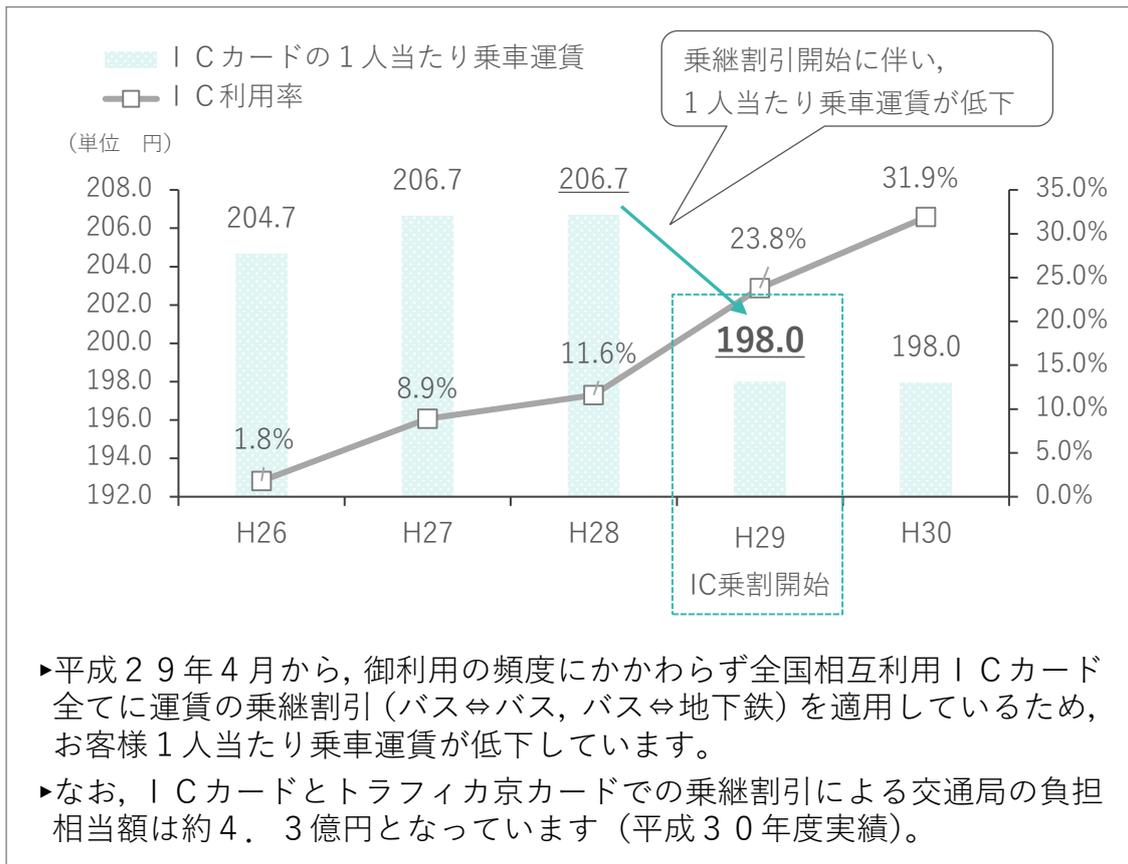
※ 1人当たり乗車運賃は平成30年度実績（出典 公営交通事業決算調から算出）

（グラフ④）市バスの券種別のお客様数割合と1人当たり乗車運賃の推移



※ 他都市については、券種別利用割合等の詳細なデータが公表されておらず、比較できません。

(グラフ⑤) ICカードの1人当たり乗車運賃及び利用率の推移



取組の方向性 ~安定した事業運営を継続していくために~

- 運賃収入の増加を図るためには、増客の取組はもとより、**1人当たり乗車運賃の適正化を図る必要**があります。
- 経営ビジョン検討委員会からの答申も踏まえ、次の視点で**割引乗車券の抜本の見直し**を行います。
 - ・ 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
 - ・ 市場規模縮小に伴いコストが増加傾向にある磁気カードの廃止の検討とICカードの利用促進
 - ・ 混雑対策に寄与し利便性向上にも繋がる、**バス⇄バス無料乗継ぎ**を軸に据えた検討

(参考) 乗車券制度見直しに係る経営ビジョン検討委員会からの答申内容(抜粋)

・現在の市バス・地下鉄では、様々な割引、企画券等により、普通運賃と比べてお得に御利用いただくことが可能となっている。特に、市バス事業においてはお得な「バス一日券」の御利用が多いことなどにより、普通運賃とお客様1人当たりの平均支払運賃には大きな差がある。

・今後、割引等について、料金・乗車券制度全体のバランスに留意しつつ、適正な料金を頂くという視点にも立ち、幅広い観点から検討していかなければならない。

・今後人件費や燃料費等のコスト増が見込まれる厳しい経営環境の中で、事業の運営に必要な収入を全体として確保していくためには、**お客様増と併せて、割引や企画券などの料金や乗車券制度についても点検していくことが必要**である。

(2) 地下鉄事業

ア 事業を取り巻く環境

- 当初建設に係る重い資本費負担について、抜本的な解決策を見出すことは難しい状況の中、令和10年度までの10年間で、**車両・設備の更新費用に約740億円の費用が必要**となります。
- お客様に安全・安心に地下鉄を御利用いただくため、烏丸線全駅へ可動式ホーム柵を設置することとしており、**約114億円の費用が必要**となります。
- 地下鉄事業の経営は、**お客様数の増減のほか、電気料金の動向といった外的要因に大きく左右されやすい事業特性**があります。
例えば、平成30年度決算値を基に試算すると、
 - ・お客様数 1日当たり1,000人※減少→年間約7,700万円の収入減
(※定期外のお客様が減少した場合)
 - ・電気料金 1円/kwhの価格上昇→年間約8,700万円の支出増
となります。

(図) 地下鉄事業における設備更新費用等の増加



(参考) 烏丸線全駅への可動式ホーム柵の設置

- ・令和10年度末までに、烏丸線全駅に可動式ホーム柵を順次設置します。
(北大路駅への令和4年度中の先行設置に向け、令和2年度に設計に着手します。)
- ・総事業費は約114億円を見込んでいます。
- ・設置に当たっては、烏丸線を走行する全ての列車に、自動で定位置に停車するための自動列車運転装置(A TO)を搭載したうえで、現行のツーマンからワンマン運転に移行することで人件費を抑制(△約50人, △約3.7億円/年)し、設置費用の負担軽減を図ります。
- ・経営ビジョンにおいて財政目標として掲げる「有利子負債残高の着実な削減」「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800億円以下に抑制(経営ビジョンでの最大値726億円)」については、ともに達成できる見通しです。



イ 現状分析

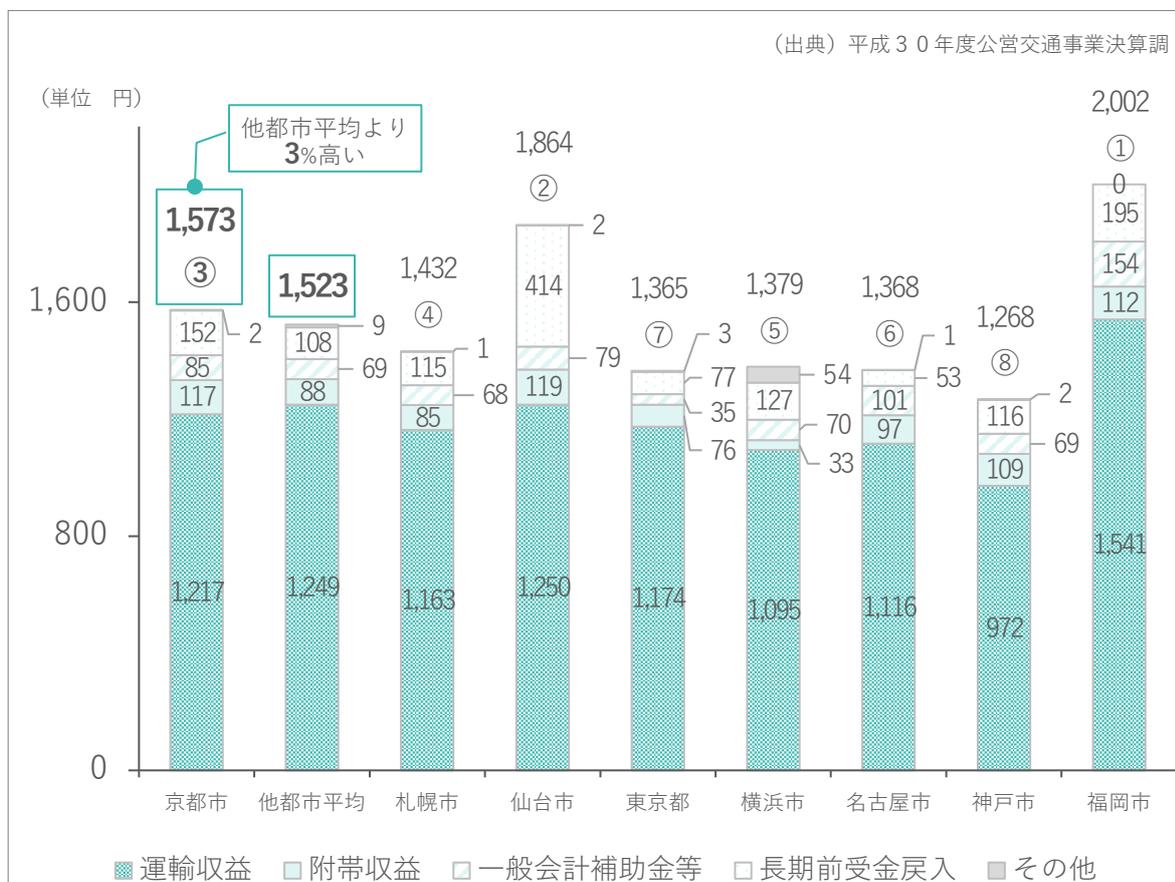
収支の状況（公営地下鉄事業者7都市との比較）

～平成30年度決算での走行1キロ当たり比較～

他都市平均と比べて収入は3%高いものの、支出は、減価償却費と利息負担が大きく16%も高いため、他都市平均の半分程度の黒字にとどまっています。

（グラフ①）走行1キロ当たりの経常収入（○の数値は順位を示す）

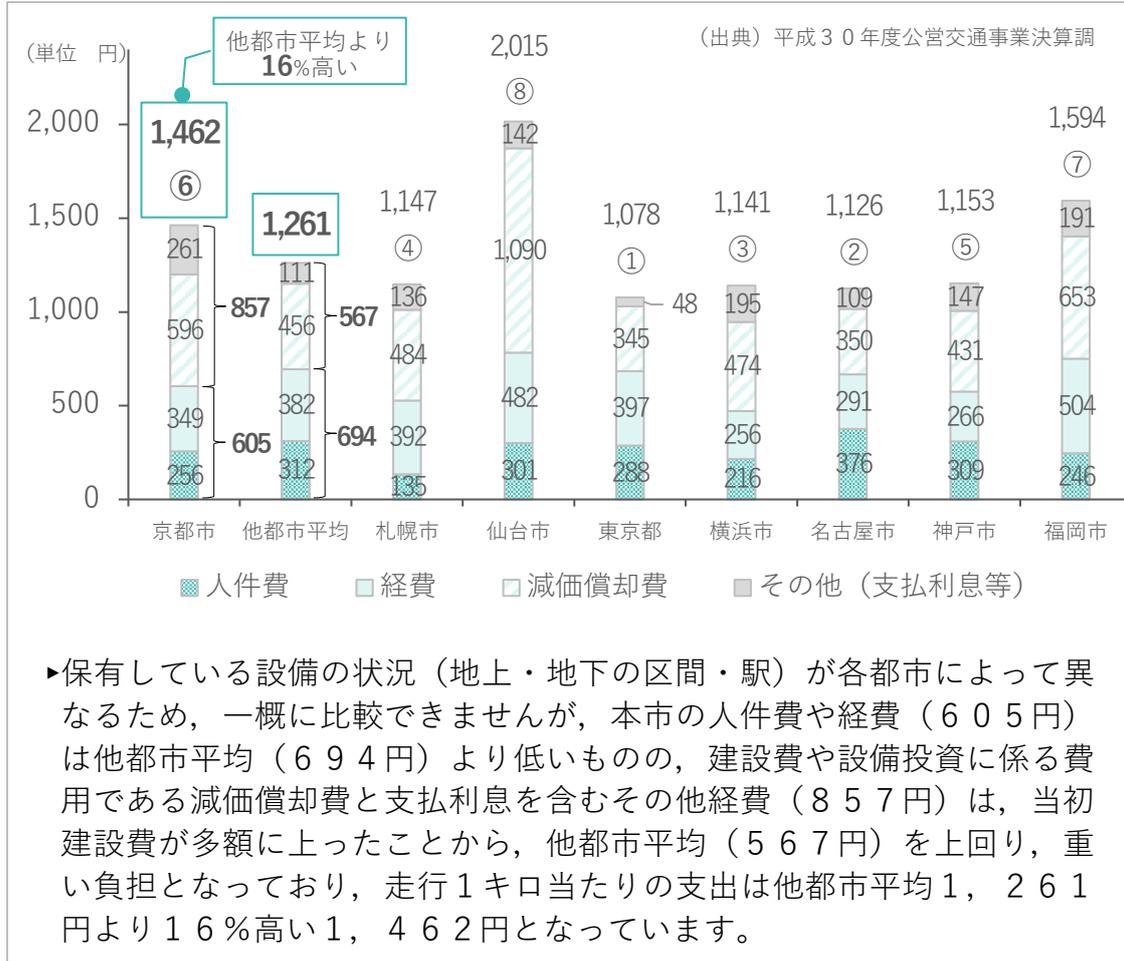
年間の経常収入（運輸収益や広告・駅ナカビジネス収入、補助金など）を走行キロで除したものであり、地下鉄が1キロ走行するごとに得られる収入を示しています。



▶運輸収益は福岡市と仙台市に次いで3番目に高く（1,217円）、駅ナカビジネスの積極的展開などにより、付帯収益は仙台市に次いで2番目に高く（117円）になっており、走行1キロ当たりの収入は他都市平均1,523円より3%高い1,573円となっています。

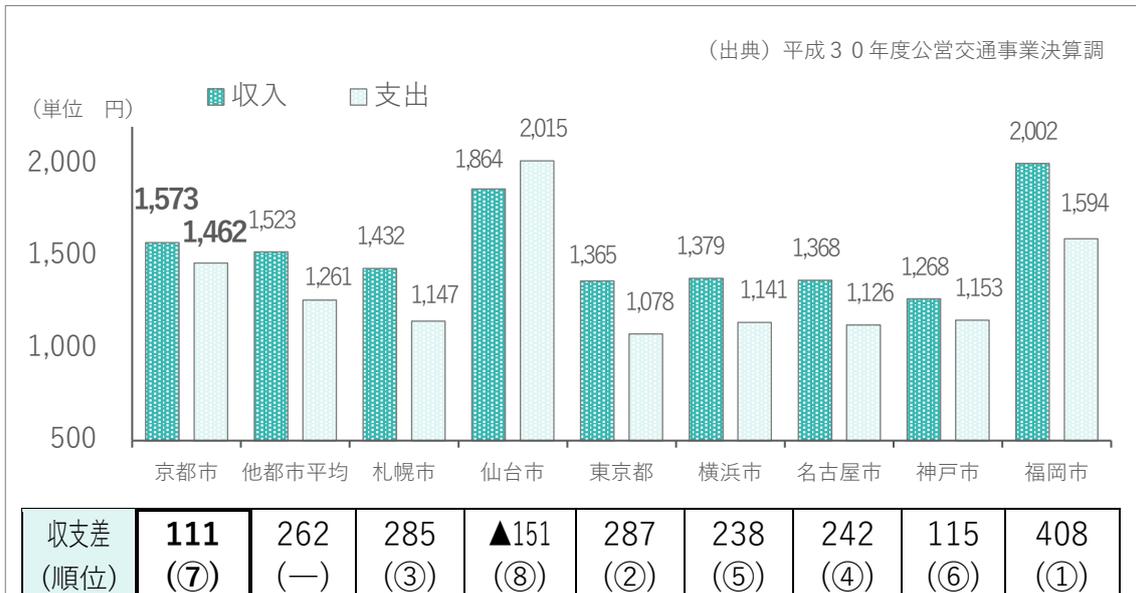
(グラフ②) 走行1キロ当たりの経常支出 (○の数値は順位を示す)

年間の経常支出（人件費や動力費，減価償却費や支払利息など）を走行キロで除したものであり，地下鉄が1キロ走行するごとに発生する支出を示しています。



(グラフ③) 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。



▶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，他都市平均の半分程度にとどまっています。



取組の方向性 ～安定した事業運営を継続していくために～

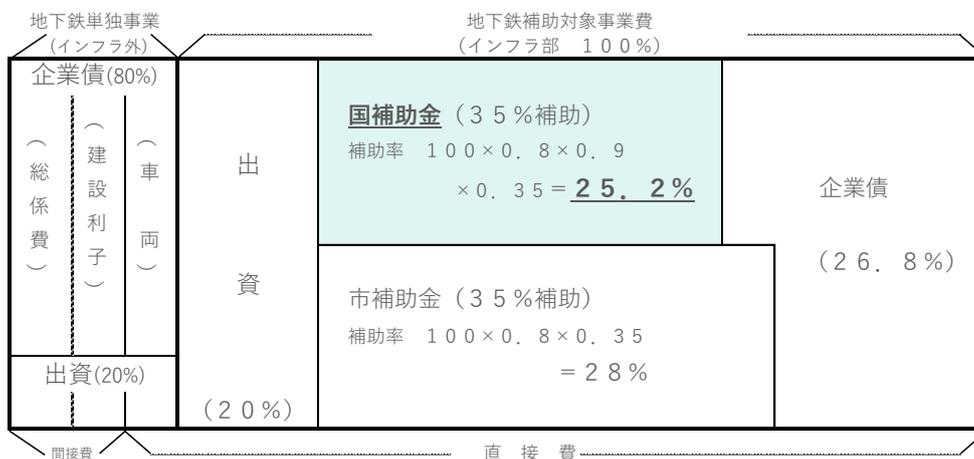
建設費や設備投資に係る費用負担はもとより、人件費・経費の大幅な削減も困難であり、収入の増加、とりわけ収入の根幹である運賃収入を増加させることが必要です。

- 1人でも多くのお客様に御乗車いただけるよう、増客に向けた取組を推進します。
- 地下鉄事業においては、割引乗車券が占める割合は小さいですが、市バス事業と一体的に、割引乗車券の抜本的見直しを行います。
(23ページ参照)

地下鉄事業における国の補助制度

- 地下鉄は、通信設備や電力設備をはじめ、多くの設備を有していますが、**これらの更新費用は、国の補助制度の対象ではありません。**
- また、烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置に当たり、現状のダイヤを維持するためには、烏丸線を走行する全ての列車に、自動で定位置に停車するための自動列車運転装置を搭載する必要がありますが、**この費用についても、車両の新造・改造問わず補助対象ではありません。**
- さらに、補助対象事業であっても、**補助率の上限が25.2%であり、国予算の状況により減額されることがあります。**

(図) 地下鉄事業の補助スキーム



※補助対象事業：(1)新線建設 (2)耐震補強 (3)浸水対策
 (4)輸送力増強を目的とする大規模改良 (補助率は上図の1/2)
 (5)駅施設の大規模改良 (エレベータ, エスカレータ, 階段昇降機, 車椅子対応トイレ, 電光式旅客案内表示装置, 転落防止柵)



取組の方向性 ～安定した事業運営を継続していくために～

今後、設備更新に多額の費用を要する中、全国の地下鉄事業者とも連携しながら、国に対し、補助制度の改善を粘り強く要望するとともに、府市協調の観点も踏まえ、京都府への要望も引き続き行います。

2-3 令和2年度の重点取組

(1) 市バス事業

ア 限られた輸送力を最大限に活用した路線・ダイヤの編成

(ア) 混雑対策

- ・ 四条通・東大路通
経路変更による御利用の分散化（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し，101号系統，205号系統等への分散乗車を促進

- ・ 大宮通・千本通
6号系統の全便を四条大宮から京都駅まで延伸



(イ) 地域主体のモビリティ・マネジメント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）
- ・ 延伸 | 北区柘野学区（特37号系統）
※モビリティ・マネジメント(MM)
の取組については42ページ参照



(ウ) 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）



● 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調査の実施

平成24年度以来8年ぶりとなる、市バスの旅客流動調査及びお客様アンケート調査を実施します。



旅客流動調査の概要（案）

- ・実施時期 令和2年9月～10月頃
- ・調査方法
市バス車内に調査員を配置し、市バスを御利用のお客様の乗車・降車停留所、目的等の御利用実態を調査する。
- ・調査項目
乗車・降車停留所、御利用の券種、御利用の目的、乗継状況、お客様の属性（年齢・居住地域）等
- ・調査対象
平日：市バス全系統・全ダイヤ、休日：市バス全系統・一部ダイヤ

お客様アンケート調査（案）

- ・実施時期 令和2年9月～10月頃
- ・調査方法
京都駅前や四条河原町などの主要なバス停で、調査員がバスをお待ちのお客様に調査票を配布し、郵送で回収する。あわせて、Web（インターネット）によるアンケート調査も実施する。
- ・調査項目
属性、利用実態等

イ 混雑対策の推進

● 前乗り後降り方式の拡大

101号系統、106号系統、110号系統、111号系統に拡大

前乗り後降り方式の拡大に伴い、車両の改修やバス停留所の改修等を実施するほか、車両やバス停留所における案内表示や主要停留所に案内員を配置することにより、お客様への周知を図ります。





- ・車両の改修

前乗り車両であることをイラスト等で表したヘッドマークの取付けや、車内外に表示されている「入口／出口」の案内の変更を行います。加えて、バス停留所で行う案内放送等を、前扉付近のスピーカーからも行えるように改修します。

- ・バス停留所の改修

急行101、106、110及び111号系統が停車するバス停留所のうち20箇所において、前乗り後降り方式と従来方式のいずれにおいても、お客様が安全に乗降できるよう、点字ブロックの移設又は新設や歩車道境界縁石の切下げ等の改修を行います。

- ・お客様への周知

前乗り車両が発着するバス停留所において、「前乗り・運賃先払い」の多言語表記とイラストによる案内表示等を取り付け、バスをお待ちのお客様に向け、周知を図ります。また、導入日から当面の間は、前乗り車両が発着する主要バス停留所に案内員を配置し、案内活動を展開します。

均一運賃区間の全系統への拡大に向けた計画案を策定

前乗り後降り方式の均一運賃区間の全系統への拡大に向け、令和2年度中に具体的な計画案を策定します。

- 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”の活動時間を拡大し、外国人観光客の多い二条城前等へ配置拡充



- 航空機内や関西国際空港等から入洛されるお客様に加え、大阪で宿泊されるお客様に向けた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

●民間事業者との連携による混雑対策の推進

- ・市バスのI C O C A定期券について、現行の京都バスに加え、令和2年4月から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を開始します。
- ・令和元年秋に実施したJR西日本との山科駅を起点とした京都観光の案内や、京都バスによる京都駅・東山方面、国際会館駅・大原方面の増便を踏まえ、民間事業者と連携した取組を検討・実施します。

ウ 増収増客策及びお客様サービスの向上

●民間と行政の共汗による「チーム『電車・バスに乗るっ』」や全庁体制での「地下鉄・市バスお客様1日80万人推進本部」における取組の推進

(ア) 区役所等と連携した市バス利用促進プロジェクト

- ・市バス謎解きイベントの開催
- ・地域の特性をいかした区役所等との連携事業の実施

(イ) 京都市京セラ美術館リニューアルオープンやワールドマスターズゲームズを見据えた集客イベントの開催など

●ICカードでのポイント還元制度をはじめとした、各種割引乗車券の抜本的見直しに着手

- ・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の構築
- ・令和2年度中に具体的な制度案を策定

●フルカラーLED式行先表示器の計画的な導入

平成30～令和4年度で全車両導入完了



●北大路バスターミナルのトイレのリニューアル

- ・令和元年度 設計
- ・令和2年度 工事（洋式便器の増設、オストメイトの設置など）

エ 経営基盤の強化に向けた取組の推進

- バス運転士等の担い手不足が全国的に課題となる中、一部の委託先事業者において委託規模の維持が困難な状況にあり、直営化により市民の足を確保
- 担い手確保においては、バス運転士を自ら養成する観点を重視し、大型二種免許未取得者を対象とした採用を推進

- 企業債の償還負担の平準化策として、リースにより市バス車両を調達（2両）

（参考）市バス事業の令和2年度予算の主要数値

項目	令和2年度	令和元年度	差引増△減
在籍車両数	822両	818両	4両
走行キロ数(1日平均)	87.8千km	87.3千km	0.5千km
お客様数(1日平均)	372千人	368千人	4千人
経常損益(税込)	△5億円	△5億円	-
未処分利益剰余金	59億円	80億円	△21億円
年度末企業債残高	74億円	60億円	14億円

※予算編成日程の都合上、令和2年度予算では、新型コロナウイルス感染症による影響は見込んでいません。

(2) 地下鉄事業

ア 安全対策の推進

●安全対策

(ア) 北大路駅への可動式ホーム柵の設置に向け設計に着手

北大路駅における令和4年度中の可動式ホーム柵の供用開始に向け、令和2年度は設計に着手します。



スケジュール (予定)

- ・令和2年度 設計
- ・令和3年度 設計、柵本体の製作
- ・令和4年度 柵本体の製作、設置工事

総事業費 (予定)

約3.7億円



(イ) 烏丸線新型車両の製造に着手



スケジュール (予定)

- ・令和3年度 1編成
- ・令和4年度 2編成
- ・令和5年度 2編成
- ・令和7年度までに更に4編成を導入(計9編成)



(ウ) 烏丸線ホーム車掌用モニター設備の増設



スケジュール (予定)

- ・令和元年度 5駅設置
- ・令和2年度 1駅設置
- ・令和3年度 2駅設置
- ・令和3年度に烏丸線全駅に設置完了



(I) 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)

- ・令和2年度から5年度までの4年間で、新たに浸水想定が50cm以上となった8駅16箇所の出入口に止水板を設置するとともに、これまでよりも浸水想定が深くなった4駅9箇所の出入口の止水板を強化します。
- ・令和2年度は、国際会館駅の1箇所に止水板を設置するとともに、五条駅など3駅8箇所の出入口の止水板を強化します。



スケジュール (予定)

- ・令和2年度 新設1駅1箇所 (国際会館駅)
強化3駅8箇所 (五条駅, 十条駅, 京都市役所前駅)
- ・令和3年度 新設2駅6箇所 (九条駅, 十条駅)
- ・令和4年度 新設3駅7箇所 (烏丸御池駅, 四条駅, 五条駅)
- ・令和5年度 新設2駅2箇所 (醍醐駅, 太秦天神川駅)
強化1駅1箇所 (三条京阪駅)

総事業費 (予定)

約6千万円



●省エネ対策 (地下鉄車両車内灯及び駅舎等照明のLED化の推進)

- ・東西線4編成の車内照明LED化
- 令和2年度末で全ての車両へのLED化が完了予定
※更新予定の烏丸線9編成を除く
- ・東西線の駅照明LED化の工事に着手 (令和2年度:京都市役所前駅)



イ 増収増客の取組

- 民間と行政の共汗による「チーム『電車・バスに乗るっ』」や全庁体制での「地下鉄・市バスお客様1日80万人推進本部」における取組の推進

(ア) 民間事業者と連携したイベントの開催

(イ) 民間鉄道事業者等と連携した公共交通の利用促進に向けた取組の推進



市内を走る鉄道・バス事業者との連携を更に深め、鉄道とバスを組み合わせた京都観光ルートのプロモーションを実施します。

- (ウ) 京都市京セラ美術館リニューアルオープンやワールドマスターズゲームズを見据えた集客イベントの開催など【再掲】

●地下鉄・市バスのネットワークをいかした増客の取組

航空機内や関西国際空港等から入洛されるお客様に加え、大阪で宿泊されるお客様に向けた「地下鉄・バス一日券」のPR等による市バスから地下鉄への利用促進を図ります。

●大学・企業と連携した駅ナカアートプロジェクト等による駅の魅力向上



ウ お客様サービスの向上

●分かりやすい情報発信

(ア) 烏丸線各駅の行先案内表示のリニューアル（ホーム階）及び増設（改札階）に着手

スケジュール（予定）

- ・令和2年度 設計
- ・令和3年度 機器製作着手等
- ・令和4年度～5年度 順次烏丸線各駅の機器更新及び増設

総事業費（予定）
約8億円

4箇国語対応に加え、東西線に設置している液晶タイプへリニューアル予定



(イ) 車内案内表示装置等の4箇国語対応の推進

- ・令和2年度は、東西線4編成に設置予定
- 令和2年度末で全車両への設置が完了予定
※更新予定の烏丸線9編成を除く



- 快適に駅トイレを御利用いただくための取組の推進

(ア) 烏丸線駅トイレのリニューアル

- ・令和2年度は、十条駅、北山駅整備予定
- ・令和2年度末で全駅の段差解消等のバリアフリー化が完了



(イ) 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（全駅実施）

- 四条駅南改札口の改集札機の増設

- ICカードでのポイント還元制度をはじめとした、各種割引乗車券の抜本的見直しに着手【再掲：31ページ参照】

(参考) 地下鉄事業の令和2年度予算の主要数値

項目	令和2年度	令和元年度	差引増△減
在籍車両数	222両	222両	-
走行キロ数(1日平均)	58.0千km	58.0千km	-
お客様数(1日平均)	409千人	399千人	10千人
経常損益(税込)	28億円	15億円	13億円
累積欠損金	3,007億円	3,051億円	△44億円
有利子負債	3,677億円	3,784億円	△107億円
うち累積資金不足	293億円	317億円	△24億円
うち年度末企業債等残高	3,384億円	3,467億円	△83億円

※予算編成日程の都合上、令和2年度予算では、新型コロナウイルス感染症による影響は見込んでいません。

巻末資料

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。

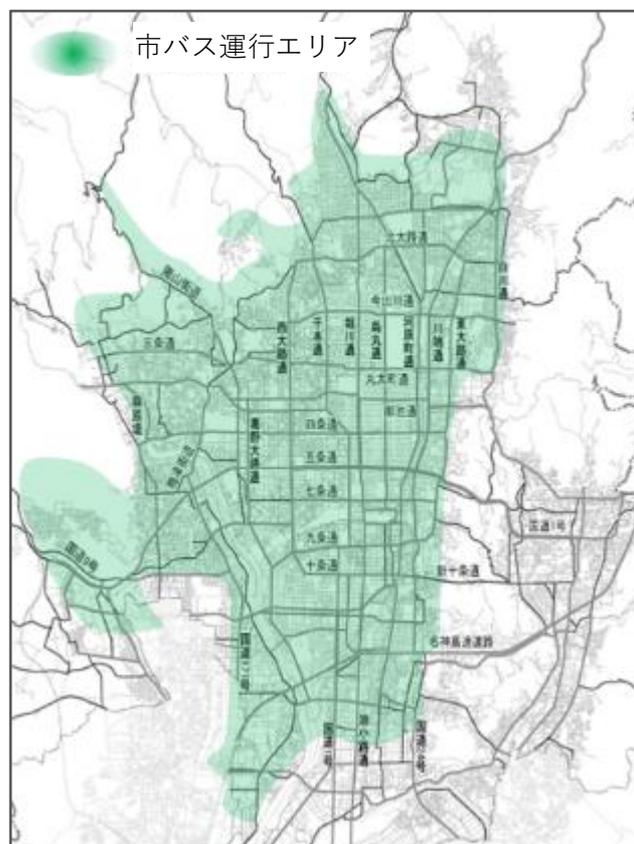
市バス事業の概要

【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、醍醐・山科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（平成31年4月1日時点）】

- ・ 営業路線キロ数 317.33km
- ・ 系統数 84 系統
- ・ バス専用レーン 86.6km
- ・ 停留所数 709 停留所
- ・ 停留所標識数 1,626 箇所
- ・ 停留所間平均距離 410m
- ・ 車両数 818 両
(うち 371 両(45.4%)を民間委託)
- ・ 走行キロ数/日 87.3 千 km
(地球 2 周に相当)
- ・ 営業所及び出張所
 - 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：9 系統(136 両)）
(委託：4 系統(45 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：16 系統(104 両)）
 - 横大路営業所（委託のみ：18 系統(111 両)）



地下鉄事業の概要

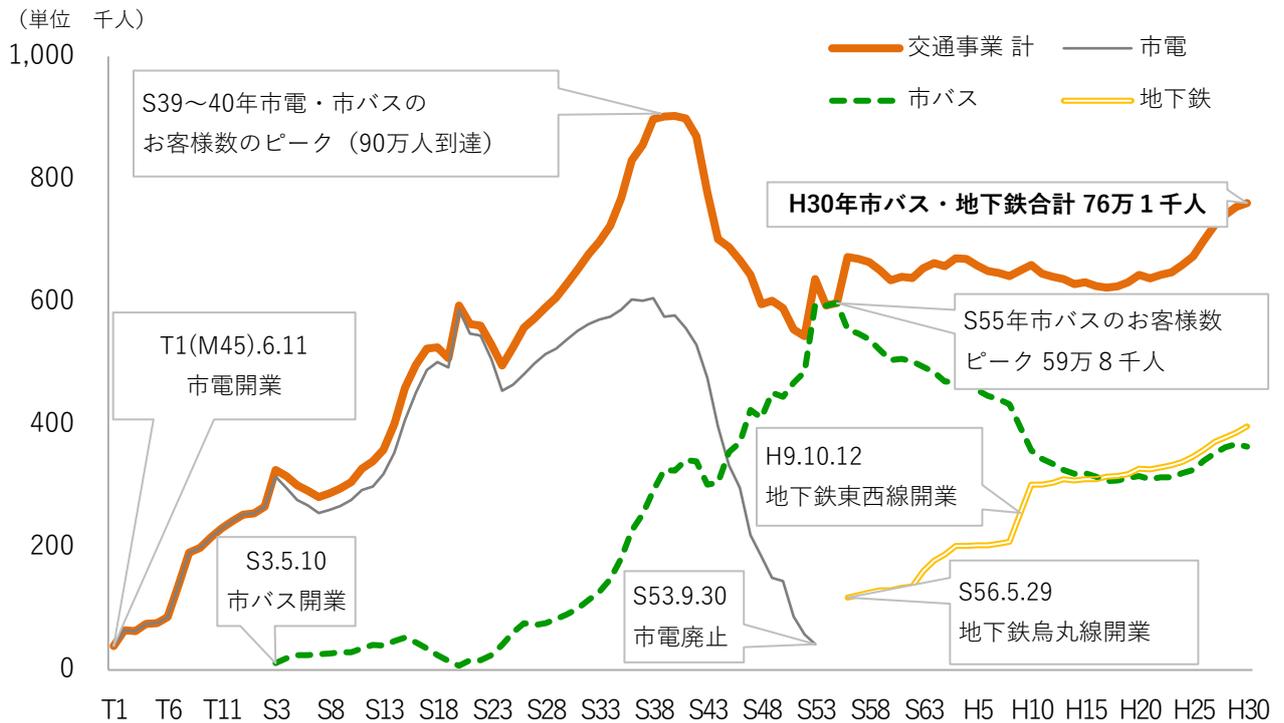
【事業の沿革（主なもの）】

時期	概要
昭和49年3月	烏丸線（北山～竹田）の整備について都市計画決定
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8月	近畿日本鉄道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）の整備について都市計画決定
平成2年10月	烏丸線延伸（北山～北大路）
平成4年12月	烏丸線（国際会館～北山）の整備について都市計画決定
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，京阪電気鉄道大津線片側乗入開始
平成11年3月	東西線（六地蔵～醍醐）の整備について都市計画決定
平成14年5月	東西線（二条～太秦天神川）の整備について都市計画決定
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（平成31年4月1日時点）】

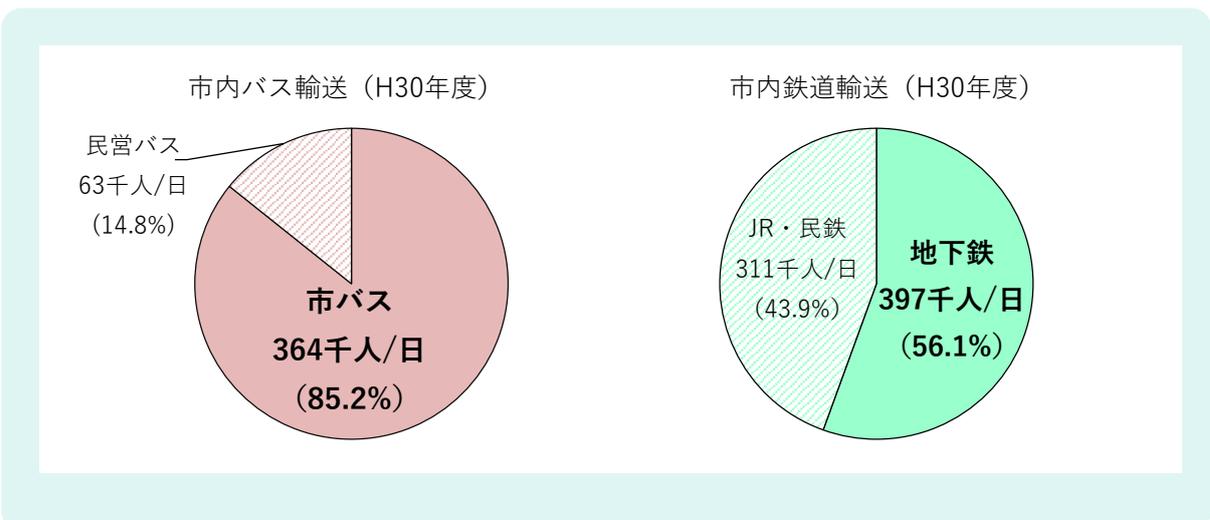
	烏丸線	東西線
営業路線キロ	13.7km	17.5km
駅数	15 駅	17 駅
駅名	国際会館，松ヶ崎，北山，北大路，鞍馬口，今出川，丸太町，烏丸御池，四条，五条，京都，九条，十条，くいな橋，竹田	六地蔵，石田，醍醐，小野，柳辻，東野，山科，御陵，蹴上，東山，三条京阪，京都市役所前，烏丸御池，二条城前，二条，西大路御池，太秦天神川
駅間平均距離	0.98km	1.09km
運転回数 ※平日の場合	国際会館～竹田 167 往復	六地蔵～御陵 136 往復 御陵～京都市役所前 200 往復 京都市役所前～太秦天神川 189 往復
路線構造	地下構造 (ただし，竹田付近において一部地上)	地下構造
軌間	1.435m	1.435m
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

開業以来の1日当たりお客様数の推移



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。



交通局におけるバリアフリーの充実に向けた取組

交通局では、これまでからバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）や、国が定める移動等円滑化基準（移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令）などに基づき、積極的に市バス・地下鉄のバリアフリー化を図ってきました。

バリアフリー化の取組例

● 旅客設備

【共通】

- ・エレベーター等による移動円滑化された経路
- ・車いす使用者用便所の設置
- ・内方線付点状ブロックや視覚障害者用誘導ブロックの設置等
- ・東西線全17駅へのホームドアの設置
- ・烏丸線3駅への可動式ホーム柵の設置



● 車両等

【共通】

- ・視覚情報、聴覚情報を提供する設備（車内モニター、放送設備等）
- ・車いすスペースの設置



【地下鉄】

- ・車両情報の文字及び点字表示
- ・車両連結部の転落防止用ほろ



【市バス】

- ・ノンステップバス
- ・筆談用具の備付け



市バス・地下鉄ともに、現時点で全ての旅客施設及び車両が、国が定める移動等円滑化基準を満たしています。引き続き、努力義務とされている一部の事項について、設備更新の機会を捉えて更なるバリアフリー化の推進に努めてまいります。

詳細については、交通局ホームページで御紹介している「移動等円滑化取組計画書」（令和元年度）を御覧ください。



市バス運行エリアにおけるモビリティ・マネジメント（MM）の取組

「モビリティ・マネジメント」による試験的運行においては、

- ・安全に運行できる走行環境が確保されている。
- ・地域にモビリティ・マネジメントの継続的な推進体制がある。
- ・採算ラインの2分の1程度の利用者が運行当初に見込める。

以上3つの判断基準を満たす場合に、3年を目途に市バスの試験的運行を実施し、その結果を踏まえ、運行の継続・終了を判断することとしています。

1 右京区／南太秦学区（70号系統）

2 伏見区／久我・久我の杜・羽束師地域（南2号系統）

3 西京区／松陽学区（69号系統）

4 西京区／福西学区（特西4号系統）

5 伏見区／伏見桃山・中書島（南5，急行105号系統）

※「ゆらふプロジェクト」（同地域の観光振興を目的とした取組）は平成30年度で終了

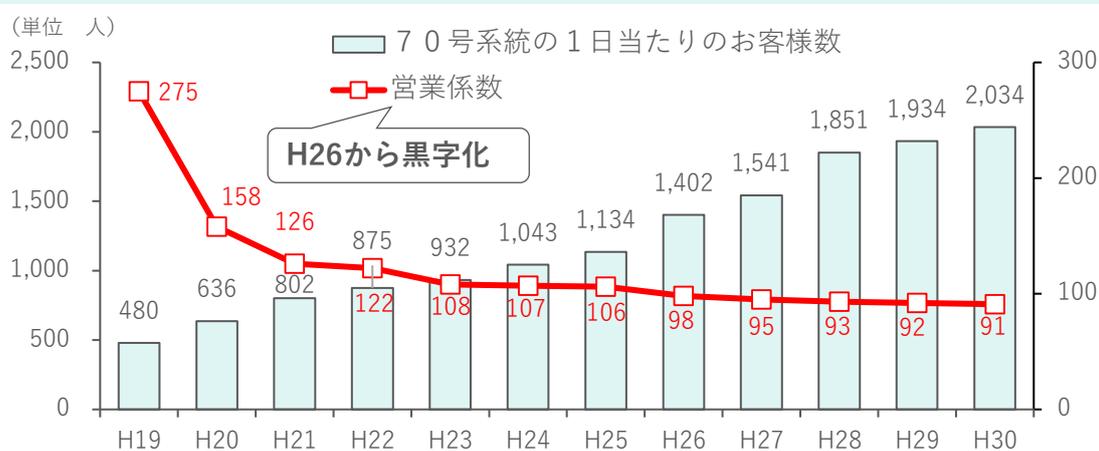
6 北区／柊野学区（特37号系統）

7 上京区／仁和学区（52号系統）

南太秦学区のMMの取組とそれに伴う増便の相乗効果により、70号系統は、営業係数が赤字から黒字に転換（H20：158 → H30：91）

南太秦学区の地域の皆様のMMの取組は、多方面から高く評価されています。

- ・JCOMM（日本モビリティ・マネジメント会議）プロジェクト賞（H24）
- ・近畿運輸局交通関係環境保全優良事業者等表彰（H28）
- ・交通関係環境保全優良事業者等国土交通大臣表彰（H30）



民間バス運行エリアにおけるモビリティ・マネジメント（MM）の取組

地域が主体となって取り組まれているMMの活動に対しては、交通事業者として区役所，都市計画局や民間バス事業者と共に協議の場に参画し、これまでのMM活動の中で培った経験や見識等の共有を図るなど地域における活動をサポートしています。今後も引き続き、地域の皆様の活動を支える一助となるよう、交通事業者としての役割を果たしてまいります。

令和元年12月には、山科区鏡山学区におけるMM活動が国土交通大臣表彰を受賞されるなど、地域の皆様が主体となった取組が高く評価されています。

用語の解説

用語	説明
あ行	
運輸安全マネジメント	経営トップ自らが全社的な安全性の向上のための取組を主導し、企業全体に安全意識の浸透を図るとともに、現場の声を安全性の向上等に継続的に反映させること等により、計画的に企業全体の安全性の向上を図るための仕組みのことです。
駅ナカビジネス	駅構内のスペースに商業施設などを誘致し、賃料収入やお客増につなげる事業の総称のことです。
大型二種免許	「大型自動車第二種免許」のことで、路線バスや観光バスなど、乗車定員が30名以上の営業用の車を運転するために必要な免許です。年齢が21歳以上であり、普通免許以上の取得から3年が経過していること等、複数の受験資格が設けられています。
か行	
管理の受委託	道路運送法に基づき、京都市が路線やダイヤ及び運賃の決定に責任を負いつつ、市バスの運転業務、運行管理業務及び整備管理業務を一体的に民間バス事業者に委託する運営方式のことです。
企業債等残高	地方公営企業が建設、改良事業などに要する資金に充てるために起こす地方債（借入金）及びその他の長期債務を合わせた残高（借入金残高）のことです。
企業職給料表第5	平成12年以降に採用したバス運転士及び地下鉄運輸関係職員に対して適用している、国の技能労務職の給料表に準じた給料表のことで、人件費の削減に大きな成果を挙げています。
京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”	語学に堪能な学生が中心となり、土曜・休日や春・秋の観光シーズンに京都駅前や主要観光地の最寄りバス停において、市バスと地下鉄を組み合わせた最適なアクセス方法・観光情報等をお客様に御案内するスタッフのことです。
均一運賃区間	乗車距離にかかわらず、どこで乗り降りしても一律230円の運賃となる区間のことで、本市の運賃制度は、この均一運賃を基本としています。 なお、乗車距離に応じて運賃が変わる区間のことを調整運賃区間といいます。
経営健全化計画	財政健全化法に基づき、資金不足比率が経営健全化基準（20%）以上となった場合に議会の議決を得て策定することが求められる経営の健全化（資金不足比率を20%未満にすることを目標）のための計画です。この計画を策定した団体を経営健全化団体といいます。
経常損益（経常収支）	営業損益に本業外に経常的に生じる収益（補助金など）を加え、費用（支払利息など）を差し引いた損益のことです。
減価償却費	建物や機械設備など、企業が長期間にわたって使用する資産を購入した場合、その購入価額をいったん資産として計上した後、当該金額を資産の耐用年数にわたって各年度の

1-1	京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン	1	経営方針
1-2	交通局の役割		
1-3	経営の基本方針		
1-4	新型コロナウイルス感染症による影響と対策		
2-1	これまでの取組と成果	2	経営状況
2-2	事業を取り巻く環境と現状分析		
2-3	令和2年度の重点取組		
	巻末資料		

用語	説明
	費用として配分する金額のことで、現金の支出は伴わない費用です。
現金収支 (償却前損益)	経常損益から現金の支出が伴わない費用である減価償却費及びこれに係る長期前受金戻入を除いたものです。
公営企業 (地方公営企業)	地方公共団体が設置し、経営する企業のことです。運営に要する費用は、租税により賄われる一般行政とは異なり、料金収入により賄われます。
さ行	
財政健全化法	「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」のことであり、地方公共団体の財政状況を統一的な指標（健全化判断比率及び資金不足比率）で明らかにし、財政の健全化や再生が必要な場合に迅速な対応を取ることを目的として、平成21年4月に全面施行されました。
シンデレラクロス	地下鉄烏丸線と東西線が交差する烏丸御池駅で、すべての行き先の最終電車で乗換えが可能となるダイヤのことです。
た行	
「チーム『電車・バスに乗るっ』」	公共交通機関の一層の利用促進に向けて、まちづくりの重要な担い手である民間事業者の皆様に参画いただき、民間と行政の共汗（協働）で地下鉄・市バスを含む公共交通を活用した取組を企画・立案し、実践するチームのことです。（平成29年7月設立）
地下鉄1日5万人増客目標	平成22年3月に策定した「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」における増収策の最大の柱として掲げた増客目標のことです。 「京都市地下鉄5万人増客推進本部」による全庁を挙げた取組を推進し、平成28年度に計画より2年前倒しでこの目標を達成しました。
地下鉄・バス一日（二日）券	市バス・地下鉄、京都バス（一部路線を除く）、京阪バス（一部路線を除く）が一日又は連続二日間乗り放題となる乗車券のことです。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称のことです。
トラフィカ京カード	市バス・地下鉄と京都バスで御利用いただける発売額の1割相当のプレミアムを付与した磁気カード乗車券です。このカードを利用して、バスとバス、バスと地下鉄を乗り継いだ場合に2乗車目の運賃から120円を割り引きます。
な行	
任意補助金	国が定める制度に基づかない、財政支援などを目的とした他会計からの補助金です。
や行	
有利子負債 (≡借入金)	返済すべき債務である負債のうち、利息を付けて返済しなくてはならないものをいいます。本冊においては、長期債務である「企業債等」と短期債務である「累積資金不足」の合計額として「借入金残高」と記載している場合があります。

用語	説明
ら行	
旅客流動調査	市バスの御利用状況の把握を目的として、市バス全便のお客様を対象に乗降停留所、利用券種、乗車目的、乗継状況等を調査するものです。
利益剰余金・累積欠損金（赤字）	毎年度の収益と費用の収支差を積み上げたものです。これが黒字であれば利益剰余金となり、赤字であれば累積欠損金となります。
累積資金不足	日常の運転資金の不足額のことであり、言い換えれば、支払に支障を来さないように金融機関などから一時的に借り入れている金額です。 なお、運転資金に余剰が出ている場合は資金剰余額となります。

1-1	1
京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン	経営方針
1-2	2
交通局の役割	経営状況
1-3	
経営の基本方針	
1-4	
新型コロナウイルス感染症による影響と対策	
2-1	2
これまでの取組と成果	経営状況
2-2	
事業を取り巻く環境と現状分析	
2-3	
令和2年度の重点取組	
巻末資料	

