

令和5年5月
交 通 局

市バス・地下鉄事業のあらまし

(令和5年5月)



京都市交通局

目 次

1	事業概要	1
(1)	自動車運送事業（市バス）	1
(2)	高速鉄道事業（地下鉄）	5
2	直近の経営状況	10
(1)	1日当たりのお客様数の推移	10
(2)	令和4年度の決算見込み	11
3	令和5年度予算	12
(1)	予算編成の基本方針	12
(2)	予算の概要	13
(3)	重要課題への対応	15
(4)	予算の重点項目	17
(5)	市バス・地下鉄の財政状況	24
4	附帯事業	28
(1)	駅ナカビジネス収入額の推移	28
(2)	広告料収入の推移	28
5	職員数	29
6	機 構	30

1 事業概要

(1) 自動車運送事業（市バス）

ア 営業設備（令和5年4月1日現在）

(ア) 路線

	令和5年度（A）	令和4年度（B）	比較（A－B）
営業路線キロ	321.93km	321.93km	－
バス専用レーン	86.6km	86.6km	－
停留所間平均距離	410m	410m	－
運転系統数	74 系統	74 系統	－

(イ) バス停留所及び設備

	令和5年度（A）	令和4年度（B）	比較（A－B）
停留所数	714 箇所	714 箇所	－
停留所標識数	1,632 箇所	1,632 箇所	－
上 屋	666 箇所	667 箇所	▲1 箇所
ベンチ	902 箇所	898 箇所	4 箇所
バス接近表示器	552 箇所	552 箇所	－
照 明	1,185 箇所	1,185 箇所	－
バスの駅	68 箇所	69 箇所	▲1 箇所

(ウ) 車 両

	令和5年度 （A）	令和4年度 （B）	比 較 （A－B）
車 両 数	801 両	801 両	－
うち低床車（バリアフリー対応）	801 両(100%)	801 両(100%)	－
うちノンステップバス	772 両(96%)	772 両(96%)	－
うちワンステップバス	29 両(4%)	29 両(4%)	－
うちアイドリングストップバス	801 両(100%)	801 両(100%)	－
うちハイブリッドバス	59 両(7%)	59 両(7%)	－
うちラッシュ型車両	423 両(53%)	398 両(50%)	25 両

注（ ）内は、車両数に占める割合を示しています。

(工) 事業所及び案内所等

○ 営業所及び出張所

名 称	所在地	敷地面積 (㎡)	所属車両数(両)	
				うち委託
西賀茂営業所	北区西賀茂山ノ森町	9,963.86	109	—
烏丸営業所	北区小山北上総町	(注) 15,251.40	88	—
錦林出張所 (全部を管理の受委託)	左京区浄土寺真如町	5,058.34	44	44
九条営業所	南区東九条下殿田町	19,580.42	178	—
梅津営業所 (一部を管理の受委託)	右京区西院笠目町	16,925.71	166	56
洛西営業所 (全部を管理の受委託)	西京区大枝東新林町	14,115.81	102	102
横大路営業所 (全部を管理の受委託)	伏見区横大路橋本	10,261.91	114	114
合 計	—	—	801	316

注 烏丸営業所の敷地面積は、バスターミナル部分を含みます。

○ 車両工場

名 称	所在地	敷地
自動車整備工場	伏見区竹田西段川原町	地下鉄竹田車両基地に含みます。

○ 市バス・地下鉄案内所

市バス・地下鉄の運行に係る案内（ダイヤ、運賃、系統、停留所位置等）やカード乗車券の発売等を行っています。

名 称	所在地	案内時間等
交通局	地下鉄太秦天神川駅地上 (S A N S A 右京1階)	7時30分～19時30分 (年中無休)
京都駅前	J R 京都駅中央口前 バス総合案内所内	
コトチカ京都	地下鉄京都駅中央1改札口横	
北大路	北大路バスターミナル内 (地下鉄北大路駅隣接)	
烏丸御池駅	地下鉄烏丸御池構内 (改札外)	

○ 市バス・地下鉄定期券発売所

名称	発売日・発売時間	
四条駅	月～土曜日（祝日除く）： 7時30分～19時30分 日祝日： 9時00分～17時00分	
京都駅前		
三条京阪駅		
北大路駅		
山科駅		
竹田駅	月～土曜日（祝日除く）： 12時00分～19時30分 日祝日： 9時00分～17時00分	
六地藏駅		
二条駅		
梅津営業所	月末5日～月始5日	うち月～土曜日（祝日除く） 12：00分～19時30分
洛西営業所		
西賀茂営業所	月末2日～月始1日	うち日祝日 9：00分～17時00分
横大路営業所		

注1 年末年始（12月31日～1月3日）は休みです。

注2 地下鉄のICOCA定期券（通勤・継続）については、地下鉄全駅の自動券売機で購入可能です。

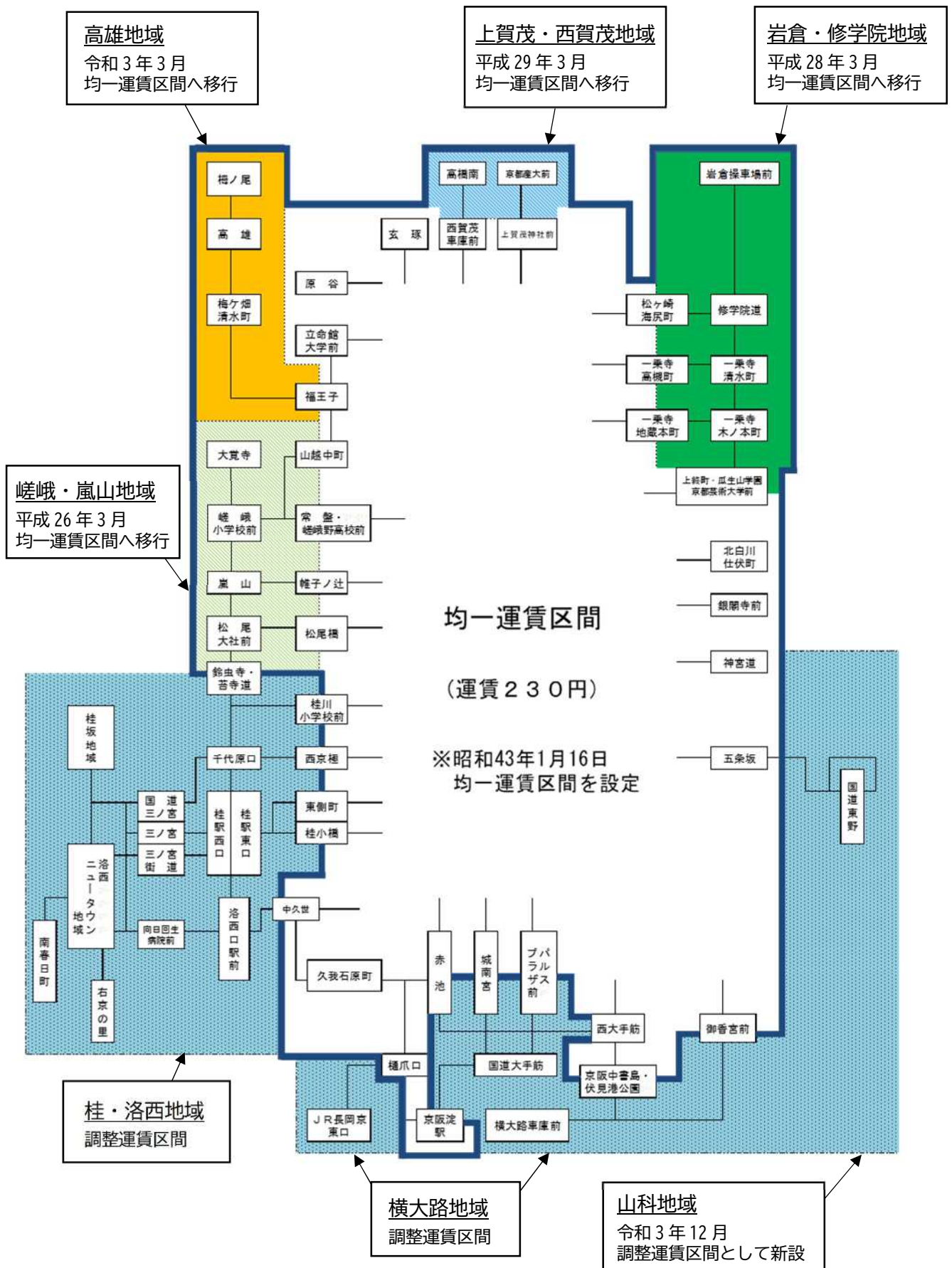


市バス・地下鉄案内所
（コトチカ京都）

イ 市バス運賃

・均一運賃区間… 
大人 230 円 小児 120 円

・調整運賃区間（均一区間外）
大人 160～420 円 小児 80～210 円



(2) 高速鉄道事業（地下鉄）

ア 営業設備（令和5年4月1日現在）

（ア）路 線

区 分	烏丸線	東西線
営業路線キロ	13.7 km	17.5 km
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	0.98 km	1.09 km
運 転 回 数	国際会館～竹田（平日）161 往復	六 地 蔵 ～ 御 陵（平日）130 往復 御陵～京都市役所前（平日）188 往復 京都市役所前～太秦天神川（平日）178 往復
路 線 構 造	地下構造（竹田付近は一部地上）	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

（イ）車 両

■ 烏丸線：20編成（1編成6両）、120両

※供用開始（昭和56年5月）から40年以上経過する9編成（54両）を、
令和3年度から令和7年度にかけて順次更新

※現在、烏丸線新型車両（20系）は3編成が運行中

■ 東西線：17編成（1編成6両）、102両



烏丸線新型車両（20系）

【令和4年10月に「グッドデザイン賞」を受賞！】

（受賞理由）

- ・シンプルでモダンな京都らしい地下鉄車両
- ・烏丸線は両先頭の車両に乗る機会が多く、そこに伝統工芸品を展示する大きな多目的スペース「おもしろエリア」を配置
- ・バリアフリーや情報提供の面で進化している。
- ・京都市内の工芸や伝統産業が参加することもひとつの市民参加であり、地下鉄と市民との新しい関係を生み出している。

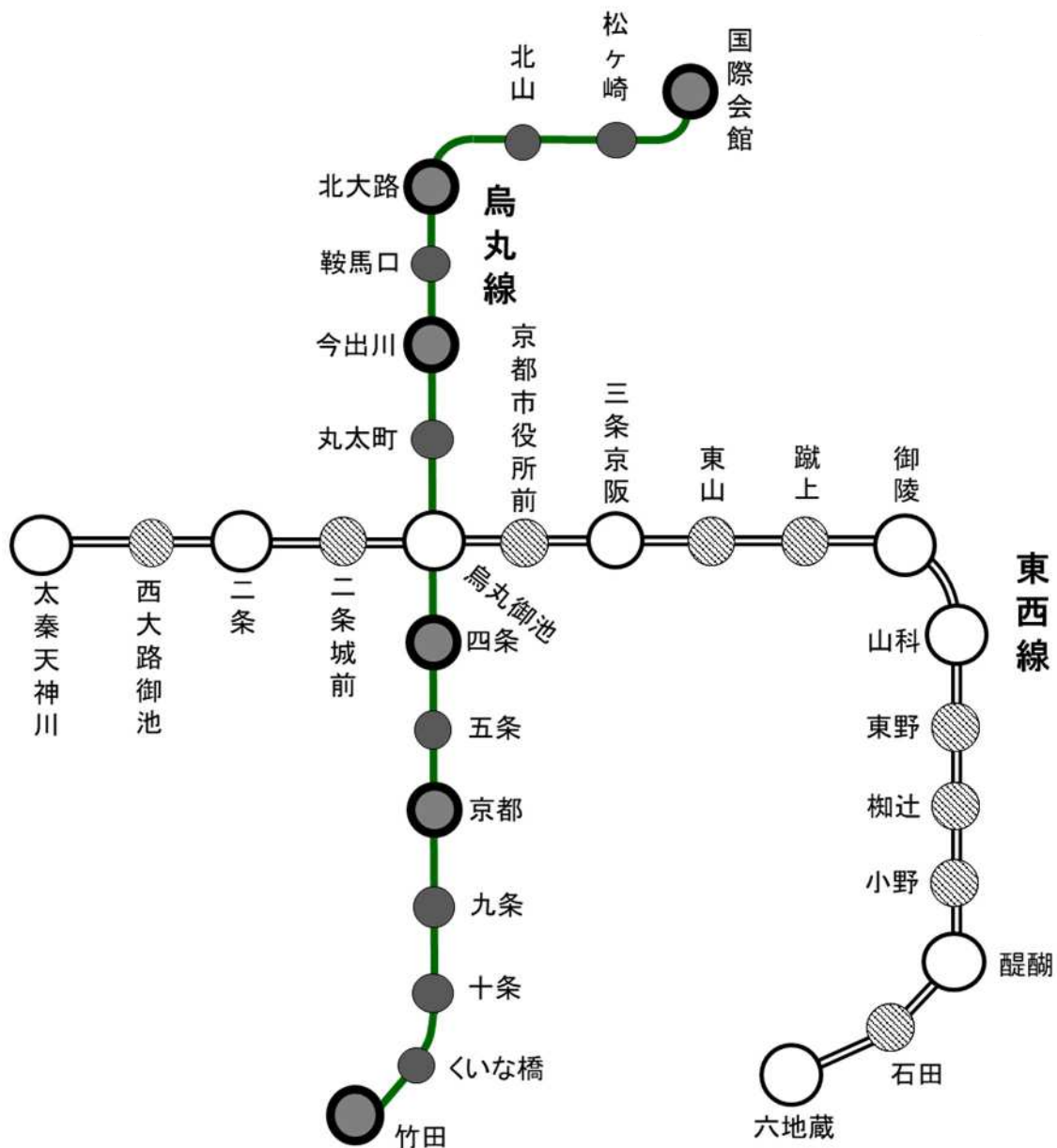
(ウ) 事業所及び施設

○ 運輸事務所及び駅

名 称	所在地
烏丸線運輸事務所	
乗務区 (竹田)	伏見区竹田西段川原町
駅務区 (九条)	南区東九条南烏丸町
国際会館駅	左京区岩倉大鷲町
松ヶ崎駅	左京区松ヶ崎六ノ坪
北山駅	北区上賀茂岩ヶ垣内町
北大路駅	北区小山北上総町
鞍馬口駅	上京区上御霊中町
今出川駅	上京区岡松町
丸太町駅	中京区大倉町
烏丸御池駅	中京区虎屋町
四条駅	下京区二帖半敷町
五条駅	下京区大坂町
京都駅	下京区東塩小路町
九条駅	南区東九条南烏丸町
十条駅	南区東九条南石田町
くいな橋駅	伏見区竹田中島町
竹田駅	伏見区竹田桶ノ井町

名 称	所在地
東西線運輸事務所	
乗務区 (醍醐)	伏見区醍醐高畑町
駅務区 (京都市役所前)	中京区下丸屋町
六地蔵駅	宇治市六地蔵奈良町
石田駅	伏見区石田森東町
醍醐駅	伏見区醍醐高畑町
小野駅	山科区小野西浦
柳辻駅	山科区柳辻草海道町
東野駅	山科区東野片下り町
山科駅	山科区安朱南屋敷町
御陵駅	山科区御陵原西町
蹴上駅	東山区東小物座町
東山駅	東山区大井手町
三条京阪駅	東山区大橋町
京都市役所前駅	中京区下丸屋町
烏丸御池駅(再掲)	中京区虎屋町
二条城前駅	中京区二条城町
二条駅	中京区西ノ京星池町
西大路御池駅	中京区西ノ京東中合町
太秦天神川駅	右京区太秦下刑部町

○ 地下鉄各駅の委託状況



【地下鉄駅数】 31 駅（直営駅：14 駅、委託駅：17 駅）

〔烏丸線〕 14 駅

〔東西線〕 17 駅

● … 烏丸線直営駅 6 駅

○ … 東西線直営駅 8 駅

● … 烏丸線委託駅 8 駅

● … 東西線委託駅 9 駅

注 烏丸御池駅は東西線に含みます。

○ 車両基地

名 称	所在地	敷 地
竹田車両基地	伏見区竹田西段川原町	67,670.88 m ²
醍醐車庫	伏見区醍醐高畑町	地下構造式

○ 変電所

名 称	所在地
国際会館前変電所	左京区岩倉大鷲町
北大路変電所	北区小山北上総町
姉小路変電所	中京区姉小路通東洞院西入車屋町
勧進橋変電所	南区上烏羽勧進橋町
醍醐変電所	伏見区醍醐川久保町
山科変電所	山科区安朱中小路町
東山変電所	東山区分木町
御池変電所	中京区姉小路通東洞院西入車屋町
天神川変電所	右京区太秦下刑部町



竹田車両基地



醍醐車庫

(工) 駅設備

○烏丸線

駅名 [駅ナンバリング表示]	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	計
設備名	[K01]	[K02]	[K03]	[K04]	[K05]	[K06]	[K07]	[K08]	[K09]	[K10]	[K11]	[K12]	[K13]	[K14]	[K15]	
エレベータ(基)	3	2	2	2	2	2	1	※	3	2	3	2	2	2	4	32
エスカレータ(基)	3	3	1	5	1	4	2	※	6	3	4	1	1	2	5	41
改札口(か所)	1	1	1	2	1	2	2	※	3	2	4	1	1	1	2	24
自動券売機(台)	3	2	3	5	4	5	5	※	8	5	14	2	2	2	4	64
自動改集札機(台)	5	4	5	9	4	9	8	※	13	6	21	4	4	4	10	106
精 算 機 (台)	2	1	1	3	1	3	2	※	4	2	7	1	1	1	2	31

注1 烏丸御池駅分は、東西線で一括計上しています。

注2 烏丸御池駅、四条駅、京都駅、北大路駅の4駅に可動式ホーム柵を設置しています。

○東西線

駅名 [駅ナンバリング表示]	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	計
設備名	[T01]	[T02]	[T03]	[T04]	[T05]	[T06]	[T07]	[T08]	[T09]	[T10]	[T11]	[T12]	[T13]	[T14]	[T15]	[T16]	[T17]	
エレベータ(基)	5	5	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	3	2	2	5	4	45
エスカレータ(基)	5	3	3	1	3	4	2	6	7	2	6	4	10	2	3	4	4	69
改札口(か所)	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	19
自動券売機(台)	3	2	4	2	3	2	4	2	3	3	4	3	7	2	3	2	3	52
自動改集札機(台)	5	4	5	4	4	4	6	4	4	4	7	4	9	4	5	4	4	81
精 算 機 (台)	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	3	1	1	1	1	22

注 東西線は全駅にホームドアを設置しています。

イ 地下鉄運賃

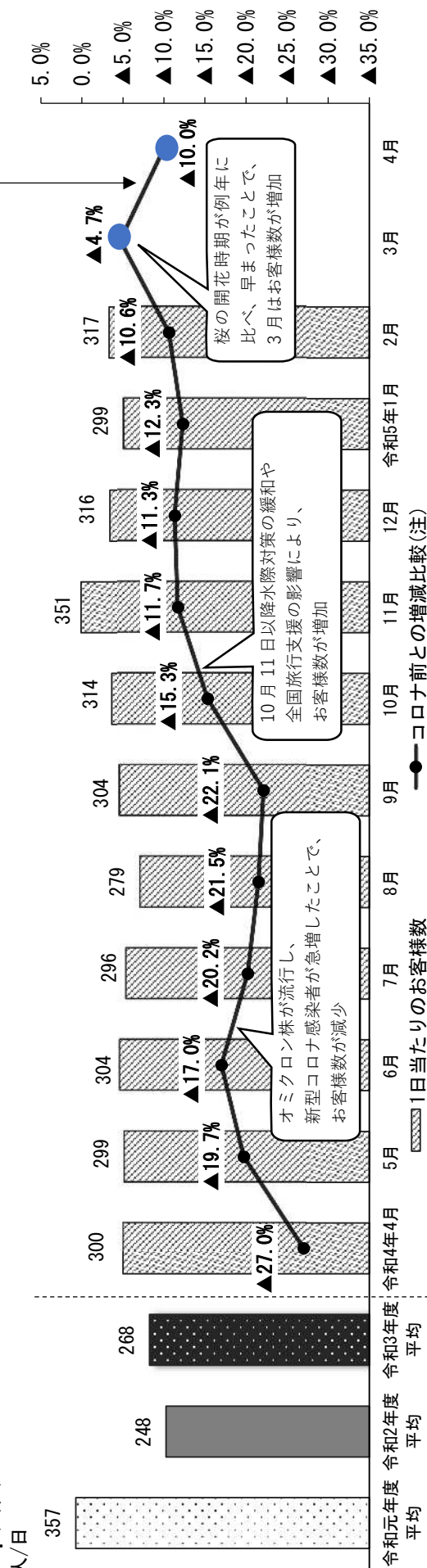
(単位：円)

区 分	1 区 (3 ｷﾛまで)	2 区 (3 ｷﾛを超え7 ｷﾛまで)	3 区 (7 ｷﾛを超え11 ｷﾛまで)	4 区 (11 ｷﾛを超え15 ｷﾛまで)	5 区 (15 ｷﾛを超える区間)
大 人	220	260	290	330	360
小 人	110	130	150	170	180

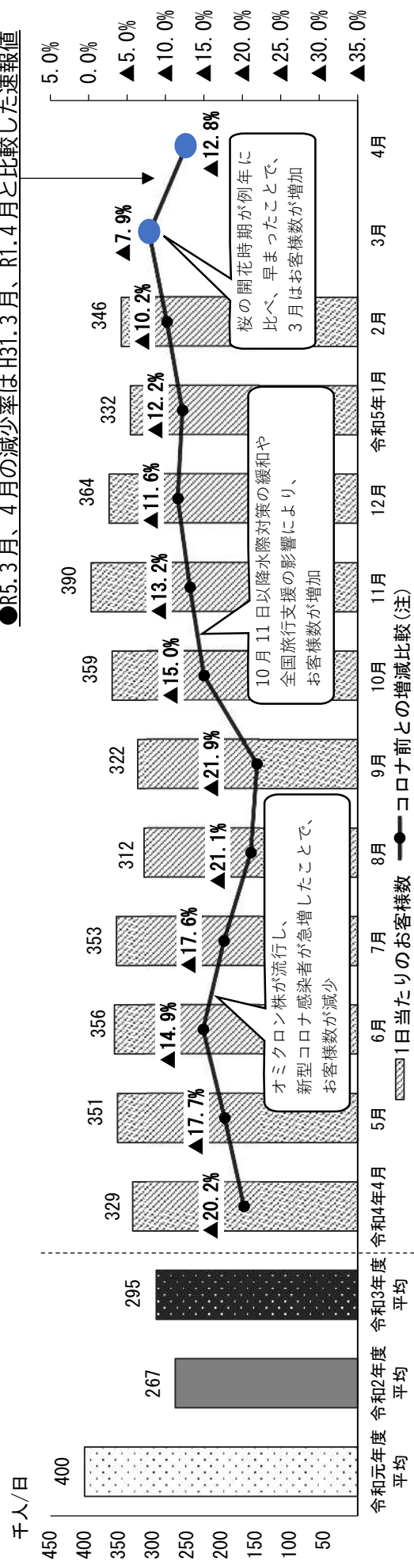
2 直近の経営状況

(1) 1日当たりのお客様数の推移（令和4年度）

(ア) 市バス



(イ) 地下鉄



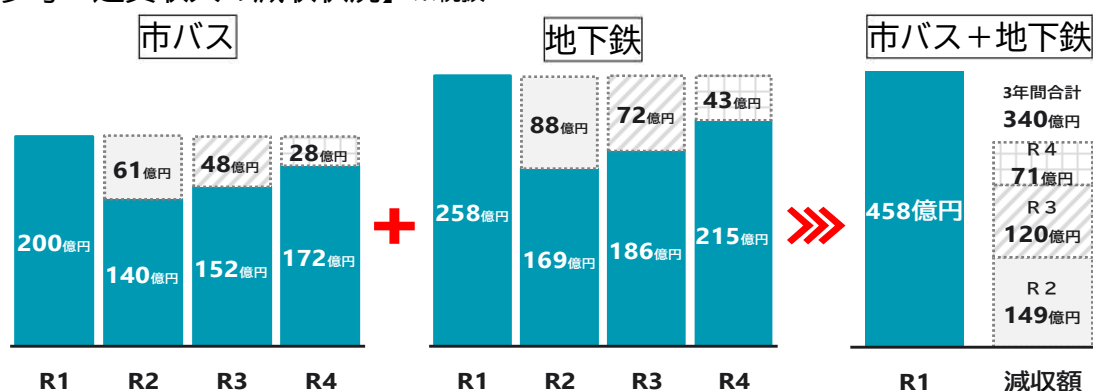
注 令和元年度比較（ただし、2月、3月はコロナの影響があったため平成30年度との比較）

(2) 令和4年度の決算見込み

- お客様の御利用は令和3年度から一定回復しているものの、令和4年度は新型コロナウイルス感染症オミクロン株の流行による影響もあり、年間を通じたお客様数はコロナ前の令和元年度との比較では、市バス・地下鉄それぞれ▲16%となる見込み
- 令和4年度も緊縮予算を編成したうえで執行抑制を徹底しているものの、減収の影響が甚大で経常損益は市バスで▲20億円、地下鉄で▲17億円のいずれも3年連続の赤字となる見込み

- ・ 運賃収入の減収額は令和2年度からの3年間で340億円となる見込み
- ・ 市バス・地下鉄事業ともに、お客様数が一定回復したことにより営業収益が増加するものの、3年連続で赤字決算となる見込みで、累積資金不足が増加することから、特別減収対策企業債を発行することで資金調達を行う厳しい経営状況
※地下鉄事業は計画から2年前倒しでの経営健全化団体からの脱却を見込む

【参考：運賃収入の減収状況】※税抜



※令和2年度～4年度の3年間で、▲340億円の減収

(3) 運賃改定について

新型コロナウイルス感染症の影響により、市バス・地下鉄事業はこれまでに経験したことのない危機的な経営状況に陥り、市バス・地下鉄を将来に渡って維持していくため、令和4年3月に策定した「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】(2021-2028)」では、運賃改定を見込まざるを得ませんでした。(市バス8%、地下鉄7%)

運賃改定は最後の手段との認識の下、全庁一丸となって、経費削減や増収増客、国等への要望活動など、あらゆる経営努力を尽くしているところです。現在の運賃改定の状況は、以下のとおりです。

【地下鉄】

経営改善の取組やお客様数の回復に加え、積極的な国への要望活動によって実現した国の財政支援措置の効果がとりわけ大きく、累積資金不足の抑制が図れるため、更なる経営努力を重ねることが前提とはなるものの、運賃改定は回避しました。

【市バス】

地下鉄とは収支構造が異なり、国の財政支援措置の効果が限定的であることや、昨今の燃料費や人件費高騰の影響から、運賃改定を見込まざるを得ない状況に変わりはありません。引き続き、あらゆる経営努力を尽くしてまいります。

3 令和5年度予算

(1) 予算編成の基本方針

●重要課題への対応

経営健全化の推進 ～持続可能な市バス・地下鉄を目指して～

コロナ禍により未曾有の財政危機に直面する市バス・地下鉄の持続可能な事業運営を目指し、経費削減と収入増加、利用促進に取り組み、より一層の経営健全化を推進します。

市バスの混雑対策 ～市民生活と観光の調和に向けて～

コロナ禍からの観光利用の回復を見据え、市バスの一部路線・時間帯で生じる混雑への対策を関係部局と連携して積極的に展開し市民生活と観光の調和を目指します。

●予算の重点項目

重点① 安全・安心、そして快適・便利に

交通事業者として最大の責務である「輸送の安全確保」を徹底し、お客様に安全・安心に御利用いただくことはもちろんのこと、「快適性と利便性の向上」にも取り組みます。

重点② なりふり構わない経営改善

コロナ禍により未曾有の財政危機に直面する市バス・地下鉄の持続可能な事業運営を目指し、経費削減と収入増加、利用促進に取り組み、より一層の経営健全化を推進します。

重点③ 社会課題解決への貢献

子育て世代への支援や事業活動における環境への配慮など、持続可能な社会の実現を目指すSDGsの達成に向けた取組を展開します。

重点④ 京都市の成長戦略の推進

誰もが安心して住み、学び、働くことができ、誰もが訪れ、楽しむことができる都市を支え、京都市の成長戦略の推進に貢献します。

重点⑤ 経営状況の更なる見える化

交通局ホームページやSNSによる情報発信等、様々な媒体を通じて市民やお客様に交通局の経営状況を正しくお伝えします。

重点⑥ 働き方改革の実践等

公営交通を支える運転士・整備士等の担い手の確保や育成、また働き方改革の実践等による「真のワーク・ライフ・バランス」の実現に向けて取り組みます。

16 ページ以降の各取組に記載している表記については、以下のことを示すものです。

- ・★印：重要事業
- ・【宿泊税】：「宿泊税」を事業費の一部に充当して実施する取組
- ・【臨交金】：「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を事業費の全部に充当して実施する取組

(2) 予算の概要

(令和5年度の見通し)

- 令和5年度も新型コロナウイルス感染症の影響を考慮するとコロナ前の状況までお客様数の回復が見込めず厳しい経営環境が続くと想定
- 緊縮予算を編成するものの、市バス・地下鉄の運行に必要な軽油や電気料金など燃料調達価格の高騰等による影響もあり、経常損益は市バスで▲20億円、地下鉄で▲32億円と3年連続の大幅な赤字予算
- 厳しい経営状況の中でも、車両更新等の安全対策にはしっかりと投資するとともに、市バスの混雑対策や新型コロナウイルス感染症対策の取組をはじめ、公共交通として京都市の成長戦略や社会課題解決に貢献する予算を編成

- ・ 安全運行を徹底するとともに、快適性・利便性の向上を追求し、特に観光利用の回復を見据えて宿泊税や臨時交付金を活用し、関係部局と連携して市バスの混雑対策や新型コロナウイルス感染症対策に積極的に取り組む
- ・ 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や、お客様一人当たり乗車運賃の引き上げに向けた各種割引乗車券等の更なる乗車券制度の見直しの検討など引き続き経営健全化の取組を強力に推進

ア 1日あたりのお客様数

【市バス】

(単位：千人/日)

	元年度 A	2年度	3年度	4年度		5年度 予算 C	4年度予算比増減		(参考) 元年度比増減	
				予算 B	見込		増減 C-B=D	増減率 D/B	増減 C-A=E	増減率 E/A
市バス	357	248	268	275	299	307	32	11.6%	▲ 50	▲ 14.0%
うち定期	96	72	78	78	86	88	10	12.8%	▲ 8	▲ 8.3%
うち通勤	72	63	62	61	67	68	7	11.5%	▲ 4	▲ 5.6%
うち通学(大学)	17	5	9	9	13	14	5	55.6%	▲ 3	▲ 17.6%
うち定期外	187	99	114	124	140	147	23	18.5%	▲ 40	▲ 21.4%

【地下鉄】

(単位：千人/日)

	元年度 A	2年度	3年度	4年度		5年度 予算 C	4年度予算比増減		(参考) 元年度比増減	
				予算 B	見込		増減 C-B=D	増減率 D/B	増減 C-A=E	増減率 E/A
地下鉄	400	267	295	304	337	351	47	15.5%	▲ 49	▲ 12.3%
うち定期	168	124	139	135	153	158	23	17.0%	▲ 10	▲ 6.0%
うち通勤	109	96	95	92	102	103	11	12.0%	▲ 6	▲ 5.5%
うち通学(大学)	40	15	27	24	34	35	11	45.8%	▲ 5	▲ 12.5%
うち定期外	208	119	132	145	160	173	28	19.3%	▲ 35	▲ 16.8%

イ 予算の主要数値

【市バス】

	4年度予算 A	5年度予算 B	増▲減 B-A
経 常 損 益	▲41億円	▲20億円	21億円
累 積 欠 損 金	66億円	55億円	▲11億円
累積資金不足	49億円	31億円	▲18億円
年度末企業債 残 高	125億円	110億円	▲15億円

【地下鉄】

	4年度予算 A	5年度予算 B	増▲減 B-A
経 常 損 益	▲54億円	▲32億円	22億円
累 積 欠 損 金	3,179億円	3,166億円	▲13億円
累積資金不足	484億円	477億円	▲7億円
年度末企業債 残 高	3,407億円	3,312億円	▲95億円

(3) 重要課題への対応

ア 経営健全化の推進 ～持続可能な市バス・地下鉄を目指して～

令和5年度も新型コロナウイルス感染症の影響を考慮するとコロナ前の状況までお客様数が戻ることが見込めない状況に加え、市バス・地下鉄の運行に必要な軽油や電気料金など燃料調達価格の高騰等により、厳しい経営状況が続くことが想定されます。

市民生活と多様な都市活動を支える市バス・地下鉄の持続可能な運営を目指し「経費削減策」、「収入増加・利用促進策」、「国・府への要望」について、引き続き経営状況の見える化を進めながら徹底した経営健全化に取り組んでいきます。

※取組の詳細な内容については「**重点②** なりふり構わない経営改善」(20～21ページ)を御覧ください。

イ 市バスの混雑対策 ～市民生活と観光の調和に向けて～

今後想定される観光利用の回復を見据え、生活利用と観光利用が混在することにより、市バスの一部路線・時間帯で生じる混雑への対策を次の2つの方針に基づいて積極的に展開します。

(ア) 市バス輸送力の再配分・増強

- ① 令和6年春に実施予定の市バス新ダイヤに向け「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」からの答申や市民意見を踏まえ、観光客の回復により生活利用とあいまって混雑が生じる系統や、御利用の回復が顕著な系統の輸送力の増強について検討(78,511千円)【宿泊税】
- ② 観光シーズンにおける臨時バスの運行
- ③ 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(56,864千円)【臨交金】
- ④ 運賃箱の「両替方式」から「つり銭方式」への変更による停車時間短縮
※令和5年度からの老朽化に伴う運賃箱の更新に合わせて、令和6年度に「つり銭方式」に変更(令和5年度更新分 621,943千円)

(イ) 地下鉄を生かした移動経路の分散

～バスから地下鉄への利用誘導～

- ① 市バスから地下鉄への無料振替(振替輸送)
従来からの「東山三条」「金閣寺道」に加え、「銀閣寺道」「岡崎公園美術館・平安神宮前」を追加(9,815千円)【臨交金】
- ② 市バスの混雑の要因の一つと考えられる「バス1日券」を廃止(令和5年9月末発売停止、令和6年3月末利用停止)し、「地下鉄・バス1日券」を生かして市バスから地下鉄への利用誘導を図る。この利用停止に合わせて、令和5年4月導入のICカードによる「バスIC24Hチケット」についても令和5年10月にサービスを開始する「地下鉄・バスIC24Hチケット」に一元化(35,946千円)

- ③ 地下鉄をはじめとした鉄道とバスを組み合わせた移動への誘導に向けた案内や分散乗車を市内の交通・観光情報に精通したスタッフが多言語により御案内する「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」活動の充実（40,000 千円）【臨交金】
- ④ 輸送力の多い地下鉄を組み合わせることで効率的に市内を移動していただく「地下鉄・バス1日券」の販売強化等による市バスから地下鉄への利用誘導（22,251 千円）【宿泊税】
- ⑤ 海外からのお客様に向けた旅客機や関西国際空港からのリムジンバス車内等での「地下鉄・バス1日券」や手ぶら観光の周知・PRの取組（13,915 千円）【臨交金】

～バス・地下鉄の相互利用の促進～

- ⑥ ICによる乗継割引（ポイント還元）の実施
新たなポイントサービス（PiTaPa、ICOCA）に限定した乗継ポイント、利用額ポイント、バスIC24Hチケット）の導入【愛称：「もえポっ」】（11,000 千円） ※登録者数 3.1 万人（令和5年5月12日時点）
- ⑦ 市バス主要路線を合わせて御案内している「地下鉄全線路線図」（全駅の改札口周辺に掲出）について、令和6年春に実施予定の市バスの新ダイヤ等を踏まえた内容にリニューアル（2,761 千円）【宿泊税】

(4) 予算の重点項目

重点① 安全・安心、そして快適・便利に

交通事業者として最大の責務である「輸送の安全確保」を徹底し、お客様に安全・安心に御利用いただくことはもちろんのこと「快適性と利便性の向上」にも取り組みます。

ア 新型コロナウイルス感染症対策（【臨交金】70,406千円）

【市バス】

- (ア) 更新する市バス車両の換気扇増設や最前列座席の荷物置き場への変更などの感染防止対策に配慮した仕様を採用（42両9,240千円）【臨交金】
- (イ) 更新する市バス車両への抗ウイルス・抗菌加工（6,006千円）【臨交金】

【地下鉄】

- (ウ) 烏丸線新型車両への抗ウイルス・抗菌加工（2編成）（1,980千円）【臨交金】
- (エ) 駅トイレへの抗ウイルス・抗菌加工（5,626千円）【臨交金】
- (オ) 地下鉄駅構内における案内サインの更新
ホーム階や駅構内における混雑対策や安全対策として、整列・誘導ラインの追加・更新を実施（29,410千円）【臨交金】
- (カ) 駅エスカレーターの利用に関する安全・マナー啓発の実施
ホームや通路における混雑対策や安全対策として、エスカレーターを「2列で」「立ち止まって」御利用いただけるよう啓発する案内サインを床面に設置（11,000千円）【臨交金】

【両事業共通】 ※新型コロナの第5類への移行に伴い、5/8以降は実施していません。

- (キ) 案内所、定期券発売所へのアルコール消毒液の設置（85千円）【臨交金】
- (ク) 主要駅や北大路バスターミナルにおける検温器設置を継続
- (ケ) お客様への啓発の継続や車内・駅構内等における換気の徹底など職員への出勤前後の検温の継続実施の徹底等（7,059千円）【臨交金】

イ 安全輸送の徹底

【市バス】

- (ア) 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（5,567千円）
- (イ) 安全対策が必要と思われるバス停に係る対策の検討（1,000千円）
- (ウ) バス停における乗降口のバリアフリー改修（歩道のマウントアップ化等4,840千円）【宿泊税】

【地下鉄】

(工) 烏丸線新型車両への更新 (2,368,360 千円)

令和5年度2編成 (累計5編成)

(オ) 烏丸線新型車両への車内防犯カメラ

の設置 (12,551 千円)

令和5年度2編成 (累計5編成)

(カ) 駅出入口への止水板設置による

浸水対策の強化 (11,588 千円)

醍醐駅・三条京阪駅・太秦天神川駅

(キ) 烏丸線各駅のホームにおける安全対策 (15,883 千円)

軌道階への転落防止対策として、ホーム階ベンチを線路に対して垂直となる向きへの付け替えの実施



ウ 利便性と快適性の追求

【市バス】

(ア) フルカラーLED式行先表示器の導入 (49両 130,970 千円)

708両 (令和4年度末時点) → 累計 757両 (同5年度末) / 801両



← 見やすいフルカラーLED式行先表示器

(イ) 京都駅前Bのりばにおけるミスト装置更新 (329 千円) 【宿泊税】

(ウ) 市バス新ダイヤ (令和6年春) に合わせた案内表示の修正 (20,566 千円) 【宿泊税】

市民生活と観光の調和に向けて、主要バスターミナル等の路線案内板や整列ラインの更新等による移動経路の分散化や整列乗車を促進

【地下鉄】

(エ) 烏丸線ホームの列車案内表示器の更新及び改札口付近への列車案内表示器

の新設による機能拡充 (4か国語表示) (384,476 千円) 【宿泊税】

令和5年度：8駅 (令和4年度に7駅設置済、令和5年度末で全駅完了)

〔国際会館駅、松ヶ崎駅、北山駅、北大路駅、
鞍馬口駅、今出川駅、丸太町駅、竹田駅〕



← 分かりやすい列車案内表示器

重点② なりふり構わない経営改善

コロナ禍により未曾有の財政危機に直面する市バス・地下鉄の持続可能な事業運営を目指し、経費削減と収入増加、利用促進に取り組み、より一層の経営健全化を推進します。

ア 経費削減策（令和5年度削減効果額 市バス約4.5億円、地下鉄約1.7億円）

【市バス】

- （ア）運転計画（令和5年3月）の実施見送りによる案内表示等の修正に係る経費の削減 ※令和4年度予算編成時に削減
- （イ）市バスの御利用状況に応じたダイヤの見直し（令和4年3月実施）など業務の見直しによる総人件費の削減
- （ウ）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）
- （エ）リース方式でのバス車両の調達による企業償還負担の軽減（累計8両）
令和2年度から各年度2両のリースを実施し令和5年度も新たに2両を追加
- （オ）市バスのフルカラーLED式行先表示器の導入に係る計画の見直し

【地下鉄】

- （カ）改集札機のIC専用化等による保守管理費用の見直し
- （キ）駅有人改札業務のリモート化（令和4年11月、令和5年4月実施）など業務の見直しによる総人件費の削減
- （ク）御利用状況に応じたダイヤの見直し（令和4年12月17日実施）や烏丸線新型車両への更新に伴う電力使用量の削減
- （ケ）設備更新による電力使用量の削減
 - ・エスカレーター（自動運転タイプ）の更新（北大路駅）※R5～6に実施
 - ・エレベーターの更新（五条駅、松ヶ崎駅、東山駅）※松ヶ崎駅はR5～6に実施
- （コ）駅舎（国際会館駅、烏丸御池駅、蹴上駅）や烏丸線トンネル照明のLED化による電力使用量の削減 ※企業債（脱炭素化事業）を活用

イ 収入増加・利用促進策

【両事業共通】

- （ア）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（★）
 - ・文化庁や京都市立芸術大学の移転を契機とした利用促進の取組
 - ・文化・スポーツ事業をはじめ大規模イベントの開催時における企画乗車券の発売などあらゆる機会を捉えた利用促進の取組
 - ・定期券の利用促進に向けた大学・経済団体等に対する営業活動の実施
 - ・「京都市バス・地下鉄を守るための利用促進本部会議」による全庁体制での増客の取組
 - ・民間事業者等の皆さまに参画いただく「チーム『電車バスに乗るっ』」と連携した公共交通を活用した取組

(イ) ポイントサービスの導入によるＩＣ化の推進（令和５年４月）（★）

新たなポイントサービス（PiTaPa、
ICOCA）に限定した乗継ポイント、利用額
ポイント、バスIC24Hチケット）の導入
（再掲）【愛称：「もえポっ」】



地下鉄・市バス応援キャラクター「太秦萌」

(ウ) お客様一人当たり運賃の引き上げに向けた各種割引乗車券等の見直し（★）

- ・バス１日券（磁気券）の廃止（令和５年９月末発売停止、令和６年３月末使用停止）（再掲）
- ・トラフィカ京カード、昼間割引回数券、全国相互利用１０種類のＩＣカードを対象とした乗継割引、PiTaPaの利用額割引及び地下鉄⇄バス（市バス・京都バス）連絡普通券の廃止（令和５年３月末で使用停止）

(エ) ワゴン販売や自動販売機の増設等の小規模スペースを有効活用した駅ナカビジネス増収策の実施

(オ) 広告料収入をはじめとしたあらゆる増収策の実施

- ・広告主の掲出意欲を促進する「広告の広告」（キャンペーン）の実施
- ・駅施設でのデジタルサイネージ等の新規媒体の導入
- ・烏丸線北大路駅可動式ホーム柵への新規広告の掲出
- ・市バスや地下鉄関連の廃品やオリジナルグッズの販売促進

(カ) まぢピンチキャラクターの
LINEスタンプの販売



まぢピンチキャラクター

(キ) ふるさと納税や寄付の獲得による資金の調達（★）

市外から多くのお客様がお越しになる春・秋の観光シーズンに配布するマップやリーフレット等を活用してふるさと納税のPRなど、新たな仕組みづくりによる資金調達の実施

ウ 国の支援制度の活用や国・府への要望活動の実施等

引き続きコロナ禍によるお客様数の大幅な落ち込みによる減収やこの間の原油や物価高騰に対する支援など両事業の経営健全化に向けた支援について国や府に対し要望します。

なお、令和５年度の当初予算においては、厳しい経営状況にある公共交通事業者への支援を目的に配分された「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」に係る新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金について、令和５年度の上半期における影響額相当として市バスで１０５百万円、地下鉄で２７１百万円の繰り入れを見込んでいます。

(参考) これまでの要望活動の成果により令和５年度に向け実現した制度

- ・地下鉄事業に係る「特例債」制度の継続及び「資本費負担緩和債」の発行要件緩和
- ・両事業に係る「特別減収対策企業債」制度の継続

重点③ 社会課題解決への貢献

子育て世代への支援や事業活動における環境への配慮など、持続可能な社会の実現を目指すSDGsの達成に向けた取組を展開するとともに、市バス・地下鉄の御利用を通じたSDGs達成への貢献に係る情報発信を強化します。

【市バス】

(ア) 電気バスの導入に向けた検討（★）

カーボンニュートラルに貢献する電気バスについて、大阪・関西万博の開催に合わせた導入を目指し、費用や運用面の課題抽出など調査・検討を開始

【地下鉄】

(イ) 烏丸線新型車両の導入による電力使用量の削減（再掲）

(ウ) 設備更新による電力使用量の削減（再掲）（422,781千円）

- ・エスカレーター（自動運転タイプ）の更新（北大路駅）※R5～6に実施
- ・エレベーターの更新（五条駅、松ヶ崎駅、東山駅）※松ヶ崎駅はR5～6に実施

(エ) 駅舎（国際会館駅、烏丸御池駅、蹴上駅）や烏丸線トンネル照明のLED化（404,345千円）による電力使用量の削減 ※企業債（脱炭素化事業）を活用（再掲）

(オ) 地下鉄各駅における旅客用トイレへのサニタリーボックスの設置 男性用トイレなどこれまで未設置であった便房での供用開始

(カ) 地下鉄駅トイレにおける生理用品の無料提供サービス実施に向けた検討

(キ) 地下鉄駅構内への授乳スペースの試行設置

【両事業共通】

(ク) 子育て世代への支援

ベビーカー利用に係る理解・配慮の啓発活動や
市バス全車両の前面への大型ステッカーの掲出（800千円）



ベビーカーマーク

(ケ) 交通サポートマネージャーの養成を通じた心のバリアフリーの推進

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が、交通事業者向けに実施している所定の研修課程を修了した者に認定する「交通サポートマネージャー」を養成（1,320千円）

(コ) 公共交通の利用を通じたカーボンニュートラル等への貢献に係る啓発

民間事業者等の皆さまに参画いただく「チーム『電車バスに乗るっ』」による利用促進の取組等を通じた、人と公共交通優先のまちづくりを目指す「歩くまち京都」の推進やカーボンニュートラルへの貢献に資する取組の実施

(サ) SDGs達成への貢献に係る情報発信の強化

様々な媒体を活用した市バス・地下鉄の事業活動を通じたSDGs達成への貢献に係る情報発信の強化

重点④ 京都市の成長戦略の推進

誰もが安心して住み、学び、働くことができ、誰もが訪れ、楽しむことができる都市を支え、京都市の成長戦略の推進に貢献します。

【市バス】

(ア) 市バスの路線・ダイヤの見直し（★）

「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」からの答申や市民意見を踏まえ令和6年春に路線・ダイヤの見直しを実施

(イ) 市バスの運行情報の更なるオープンデータ化（★）

令和5年度における時刻表やバス停位置等（静的情報）のオープンデータ化に続き、リアルタイムの運行、混雑情報や走行位置等（動的情報）を提供するシステム構築の検討を開始

(ウ) 洛西地域をはじめとする地域公共交通会議への参画（★）

交通局がバス事業者として参画している「京都市洛西地域公共交通会議」等では、効率的で持続可能な交通体系やダイヤ・運賃制度等に係る協議を継続

【参考】「洛西“SAIKO”（さあいこう）プロジェクト」

令和5年4月に推進本部が設置され、交通局も委員としてプロジェクトに参画

【両事業共通】

(エ) 文化と経済の好循環の創出に向けた利用促進の取組

子育て世代の移住や定住を実現する施策や「大学のまち京都」「学生のまち京都」として更なる発展を目指し、学校や他局等と連携した取組を推進

【取組例】

京都市立芸術大学と連携した市バス・地下鉄の利用促進に資する取組の実施（再掲）

(オ) 文化庁や京都市立芸術大学の移転に伴う案内表示の変更

市バスの停留所名称の変更をはじめ、車内案内放送の追加・変更や各種案内表示の更新（文化庁は令和5年3月27日業務開始、京都市立芸術大学は令和5年10月移転）

重点⑤ 経営状況の更なる見える化

交通局ホームページやＳＮＳによる情報発信等、様々な媒体を通じて市民やお客様に交通局の経営状況を正しくお伝えします。

（ア）情報発信の強化

- ・既存の媒体や手法にとらわれず、市民やお客様に経営状況等を正しく伝えるための取組の推進
- ・経営状況の見える化に係る「まちピンチ」キャラクターのＬＩＮＥスタンプの販売（再掲）

重点⑥ 働き方改革の実践等

公営交通を支える運転士・整備士等の担い手の確保や育成、また働き方改革の実践等による「真のワーク・ライフ・バランス」の実現に向けて取り組みます。

（ア）働き方改革の実践等による「真のワーク・ライフ・バランス」の実現に向けた取組

- ・市バス運転士や整備士など未来の公営交通を支える担い手の確保
- ・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（300 千円）

(5) 市バス・地下鉄の財政状況

【市バス】

(税込額)

区 分		R5年度予算(A)		R4年度予算(B)		差引増▲減(A-B)	
		億	百万円	億	百万円	億	百万円
収益的収支	営 業 収 益	202	89	178	65	24	24
	うち運 送 収 益	192	87	168	63	24	24
	営 業 外 収 益	9	78	6	98	2	80
	うち一般会計補助金	6	97	4	30	2	67
	収 入 計	212	67	185	63	27	04
	営 業 費 用	225	75	221	96	3	79
	うち人 件 費	88	00	87	89		11
	うち経費(燃料費・修繕費等)	119	30	115	44	3	86
	うち減価償却費等	18	45	18	63	▲	18
	営 業 外 費 用	4	94	3	34	1	60
	支 出 計	230	69	225	30	5	39
	経 常 損 益	▲ 20	01	▲ 41	48	21	47
純	損 益	▲ 20	01	▲ 41	48	21	47
▲	累 積 欠 損 金	▲ 54	53	▲ 65	74	11	21
資本的収支	収 入	22	93	20	96	1	97
	うち企 業 債	22	01	20	27	1	74
	うち補 助 金		9		7		2
	支 出	37	58	34	68	2	90
	うち建 設 改 良 費	22	49	20	56	1	93
	うち企 業 債 償 還 金	14	59	13	62		97
	差 引	▲ 14	65	▲ 13	72	▲	93
▲	累 積 資 金 不 足	▲ 30	58	▲ 48	96	18	38
年 度 末	企 業 債 残 高	109	77	125	41	▲ 15	64

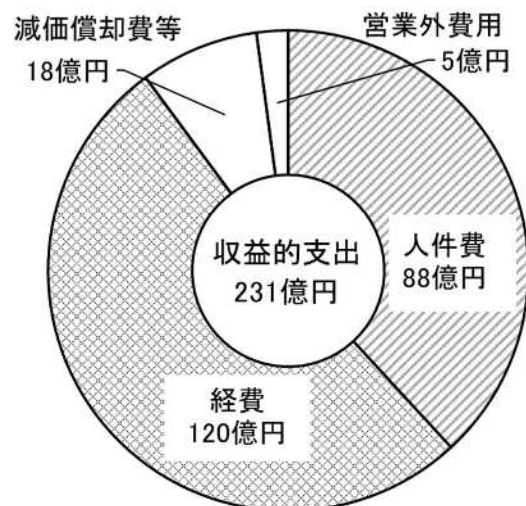
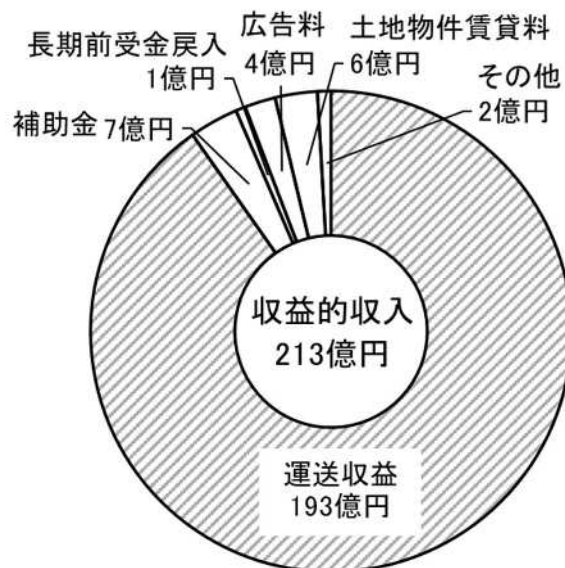
注 経常損益、純損益及び蓄積欠損金は税抜額であり、経常損益は収益的収入と支出の差とは一致しません。

注 R5年度予算の財政健全化法における資金不足額は特別減収対策企業債の発行により生じません。

【市バス】

(収入・支出の内訳)

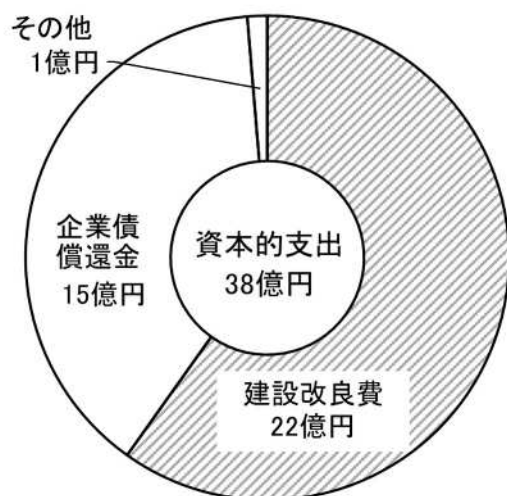
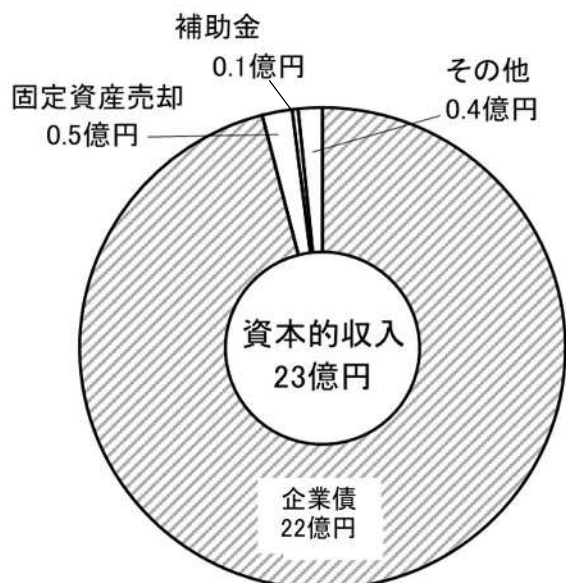
【収益的収支】



【補助金内訳(収益)】

国補助	-
府補助	0.1億円
市補助	7.0億円

【資本的収支】



【補助金内訳(資本)】

国補助	-
府補助	-
市補助	0.1億円

【地下鉄】

(税込額)

区 分		R5年度予算(A)		R4年度予算(B)		差引増△減(A-B)	
		億	百万円	億	百万円	億	百万円
収益的収支	営 業 収 益	272	06	236	97	35	09
	うち 運 輸 収 益	246	64	211	94	34	70
	営 業 外 収 益	56	68	50	04	6	64
	うち 一 般 会 計 補 助 金	26	66	19	34	7	32
	収 入 計	328	74	287	01	41	73
	営 業 費 用	311	88	292	21	19	67
	うち 人 件 費	59	65	59	22		43
	うち 経費(動力費・修繕費等)	105	64	89	42	16	22
	うち 減 価 償 却 費 等	146	59	143	57	3	02
	営 業 外 費 用	41	40	39	27	2	13
	支 出 計	353	28	331	48	21	80
	経 常 損 益	▲ 31	58	▲ 53	90	22	32
	現 金 収 支	82	16	54	98	27	18
純 損 益		▲ 31	58	▲ 53	90	22	32
▲ 累 積 欠 損 金		▲ 3,166	49	▲ 3,178	59	12	10
資本的収支	収 入	149	51	249	12	▲ 99	61
	うち 企 業 債	122	68	210	74	▲ 88	06
	うち 補 助 金	10	98	11	58	▲	60
	うち 出 資 金	15	50	26	73	▲ 11	23
	支 出	281	70	380	81	▲ 99	11
	うち 建設改良費(割賦購入費除く)	77	59	103	79	▲ 26	20
	うち 企 業 債 償 還 金	203	11	256	67	▲ 53	56
差 引		▲ 132	19	▲ 131	69	▲	50
▲ 累 積 資 金 不 足		▲ 476	69	▲ 484	10	7	41
年 度 末 企 業 債 残 高		3,312	00	3,406	72	▲ 94	72

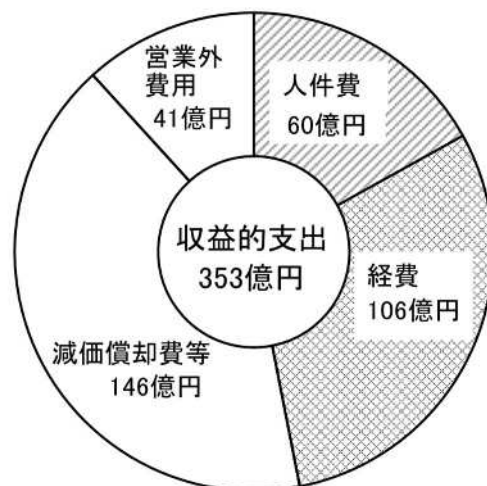
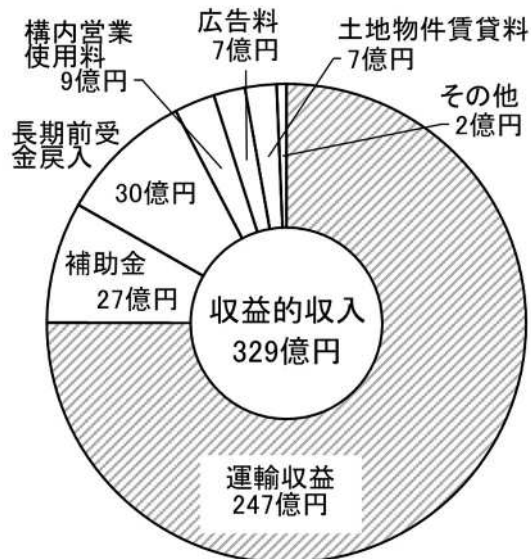
注 経常損益、現金収支、純損益及び蓄積欠損金は税抜額であり、経常損益は収益的収入と支出の差とは一致しません。

注 R5年度予算では、財政健全化法における資金不足額は生じません。

【地下鉄】

(収入・支出の内訳)

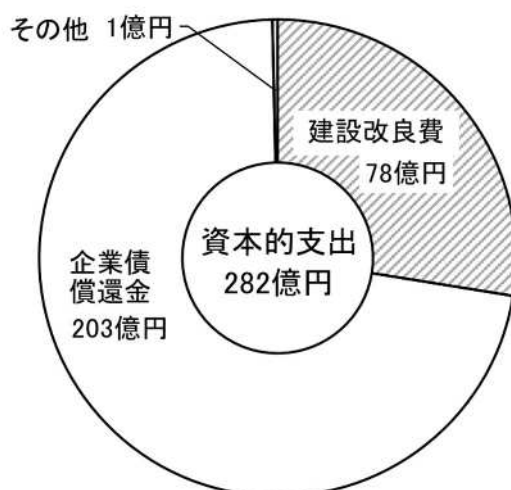
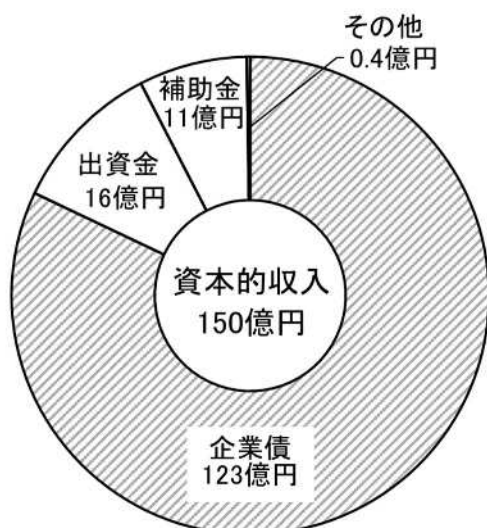
【収益的収支】



【補助金内訳(収益)】

国補助	-
府補助	0.2億円
市補助	26.7億円

【資本的収支】



【補助金内訳(資本)】

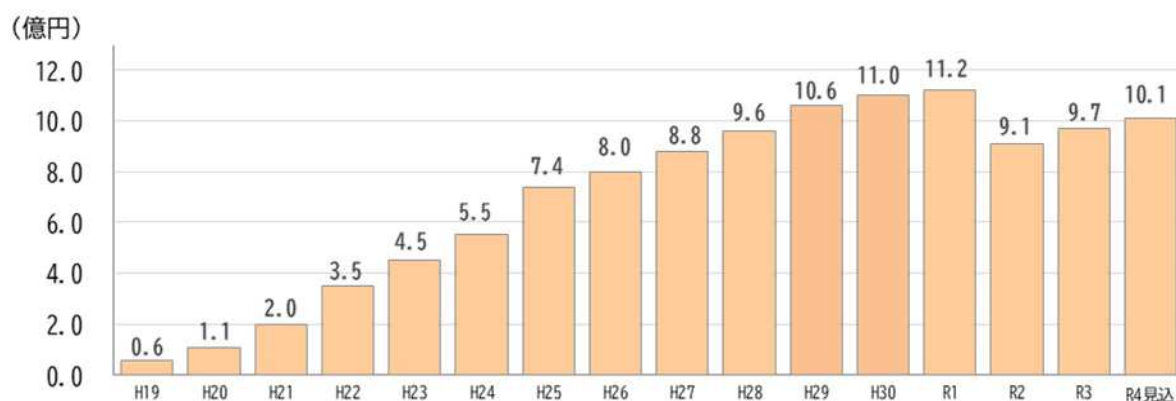
国補助	0.1億円
府補助	0.4億円
市補助	10.5億円

4 附帯事業

(1) 駅ナカビジネス収入の推移

令和4年度の駅ナカビジネス収入については、店舗撤退等による減収があったものの、自動販売機等の収入は増加しており、前年度比で約4%増加の約10.1億円となる見込みです。しかしながら、コロナ前の令和元年度比較では約▲11%となっており、依然として厳しい状況が続いています。

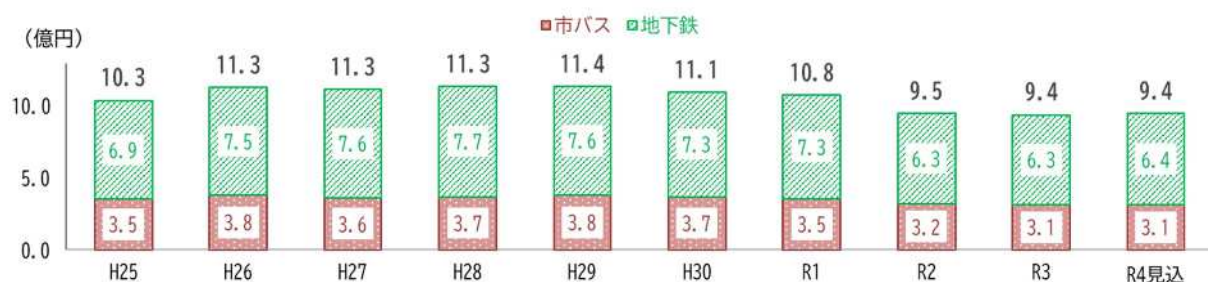
- ・地下鉄駅構内への「コトチカ」の展開
⇒四条（H22）、烏丸御池（H23開業、H27増床）、京都（H24開業、H28増床）、三条京阪（H25）、山科・丸太町（H26）、今出川（H27）、北大路（H29）など
現在、簡易店舗を合わせて12駅に46店舗を展開（R5.4月現在）
- ・その他、自動販売機、コインロッカー、ATM等の利便施設を設置



(2) 広告料収入の推移

コロナ前は、市バスのラッピングや地下鉄の駅・車内広告の販売促進、デジタルサイネージの導入などにより、広告料収入全体で10億円を超える収入がありましたが、令和2年度以降は新型コロナの影響により大幅に減少しています。

令和4年度の広告料収入は、前年度から横ばいの約9.4億円となる見込みですが、コロナ前の令和元年度比較では約▲13%となっており、依然として厳しい状況が続いています。



※ 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。

5 職員数（令和5年4月1日現在）

（人）

区分	企画総務部	自動車部	高速鉄道部	合計
公営企業管理者	1			1
局長級	1			1
部長級	3 (1)	3	2	8 (1)
課長級	9 (2)	15 (1)	11	35 (3)
係長級	26 (4)	40 (1)	43 (1)	109 (6)
事務・技術職員等	79	152 (8)	347 (19)	578 (54)
運転士・車掌	0	853 (22)	198 (18)	1,051 (40)
合計	119 (34)	1,063 (32)	601 (38)	1,783 (104)

注1 職員数は常勤職員及び会計年度任用職員の人数です。

注2 括弧内は内数で女性職員の人数です。

注3 「公営企業管理者」及び「局長級」は企画総務部の職員数として「合計」欄に計上しています。

6 機構 (令和5年4月1日現在)

公営企業管理者交通局長

北村 信幸

次長

西達 一

監察監

(次長兼職)

統括監察員

(企画総務部長兼職)

安全統括管理者

(自動車部長兼職)

安全統括管理者

(電運鉄道部担当部長兼職)

企画総務部長

大塚 健志

計画推進担当部長

上田 和樹

営業推進担当部長

金田 ひろ野

企画総務課長

清水 博之

職員課長

古崎 洋平

財務課長

橋 大輔

研修所長

西尾 知

お客センターと向上担当課長

北大路 真如

企画調査課長

横井 洋幸

担当課長

中本 倫生

営業推進課長

北尾 雅則

担当課長

木村 麻理

自動車部長

西山 真司

担当部長

児玉 宜治

九条営業所長

増田 保和

管理課長

秦 洋平

運輸課長

小寺 一郎

担当課長

片岡 浩司

担当課長

依田 智明

企画係長

中村 尚志

調査係長

増田 拓記

情報化・ICT推進係長

雲林院 一貴

契約係長

山田 友博

担当係長

松村 秀一

担当係長

山野 順大

労務係長

橋本 祐太

人事係長

辻本 正毅

給与安全衛生係長

池袋須 雅之

主計第一係長

石田 哲朗

主計第二係長

松尾 佳樹

出納係長

有働 三希子

担当係長

梅原 敏史

担当係長

山本 貴史

担当係長

松岡 隆博

運賃制度係長

大久保 隆洋

担当係長

松田 裕之

担当係長

黒松 望都

旅客動向分析係長

早瀬 健一

運賃収入係長

上野 昌之

担当係長

手塚 ちひろ

担当係長(企画総務課雲林院係長兼職)

営業企画係長

石田 大士

営業推進係長

多 直子

事業管理係長

松浦 健一

広告係長

吉岡 慎太郎

資産活用係長

澤 進一郎

担当係長(企画総務課松村係長兼職)

管理係長

高田 慎一

運輸係長

飯田 尚一

安全監理係長

長谷川 悟

担当係長

松本 盛二

担当係長

松澤 康治

担当係長

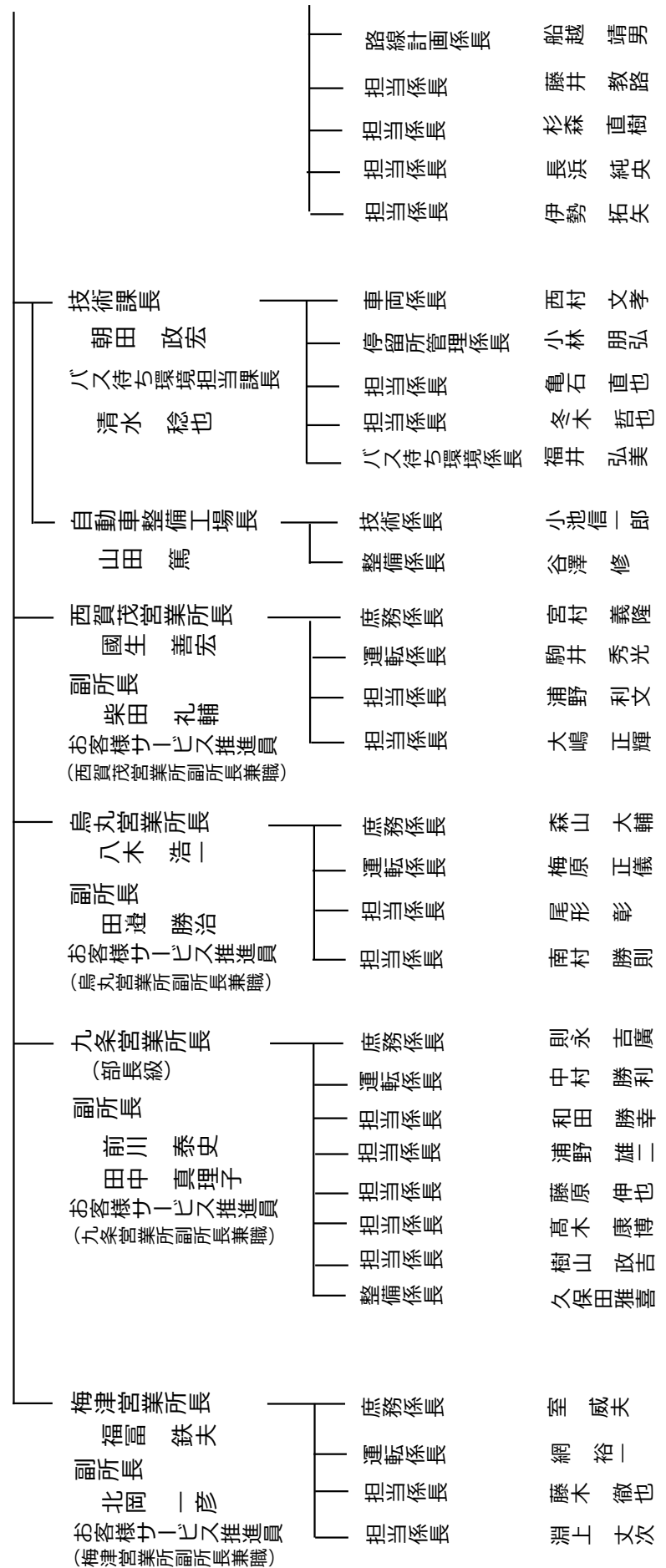
日高 秀次

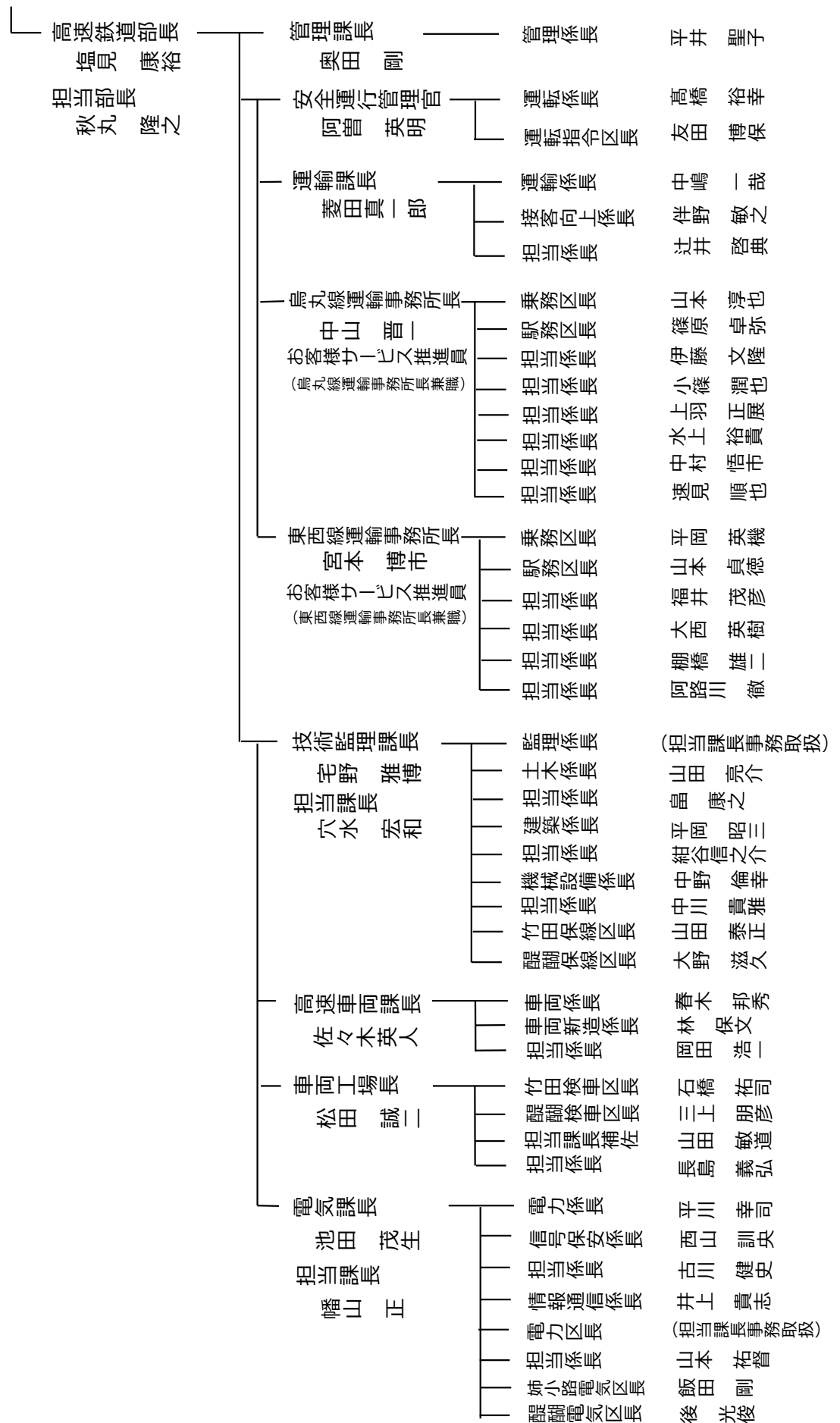
担当係長

松田 和己

事業係長

岸田 健史





(参考) 令和5年4月1日付け組織改正について

「市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」に基づき、徹底した経営健全化の取組を継続して行うとともに、ポストコロナに向けた増収増客の取組や混雑対策、さらには、本市の成長戦略に寄与する取組を積極的に推進するため、以下のとおり組織改正を行いました。

1 重要事務事業の進ちょく管理体制の明確化

経営状況の「見える化」をはじめ、なりふり構わない経営改善、社会課題解決に向けた取組など、既存の枠組みに捉われない新たな施策や、増収増客、混雑対策など、局が一体となって取り組む重要事業の進ちょくを管理する司令塔機能を明確化、強化するため、総務課を「企画総務課」に改称するとともに、同課に「企画係長」を新設しました。

2 収入増加・利用促進のための体制強化

市バス・地下鉄の更なる利用促進に向けた、副市長をトップとした全庁体制での増収増客の取組をはじめ、大学、商業施設、集客施設等の民間事業者と連携した取組や駅ナカビジネス、広告料収入の増、ふるさと納税、寄付の獲得など、より一層営業活動を強力に推進するため、「増収増客担当部長」を「営業推進担当部長」に改称するとともに、企画総務部営業推進課に担当課長を新設しました。

なお、「増収増客」は局を挙げての課題として位置付けます。

3 市バス運行情報の更なるオープンデータ化のための体制強化

時刻表やバス停位置等の静的情報をオープンデータ化するとともに、更なる市バスの利便性向上や混雑対策の取組として、リアルタイムの運行、混雑情報や走行位置等の動的情報を提供するシステム構築の検討に着手するため、自動車部運輸課に担当係長を新設しました。

同 同 同
(併任)

文化市計画局歩くまち京都推進室担当部長
行政財政局防災危機管理室担当部長
市民局市民スポーツ振興室担当部長
担当課長

企画総務部部長
企画総務部部長
自動車部部長
高速鉄道部部長
自動車部運輸課長
高速鉄道部運輸課長

菱小塩西山大塚
田寺見山塚
真一郎康真健志
郎裕司健志