1　はじめに

計画策定の経過

経営ビジョン【改訂版】（計画期間Ｒ３～Ｒ10）【Ｒ４.３ 策定】

新型コロナウイルス感染症の収束が見通せない中、市バス・地下鉄事業が運賃改定を見込まざるを得ないほどの深刻な経営状況にあることを踏まえ、運行維持に最低限必要な水準の財政目標を掲げて策定しました。

新型コロナ収束後、
交通局を取り巻く
経営環境は大きく変化
⇒　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

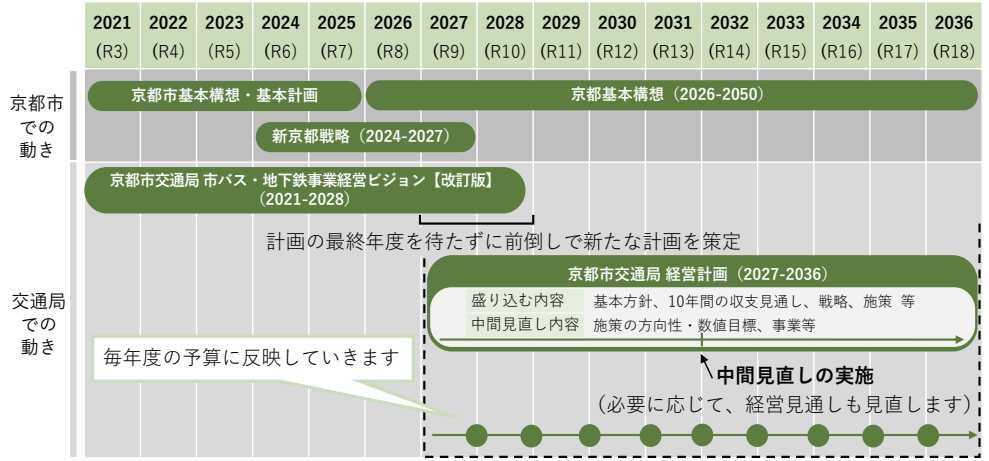
- ➢ 観光課題対策、市バスの混雑対策
- ➢ 周辺部のバス路線の増客対策
- ➢ 地下鉄における安全確保のための投資等の課題が山積

- ➢ バス運転士等の担い手不足や、その確保に伴う人件費の増加
- ➢ 物価・燃料費の高騰

こうした厳しい経営環境の中、交通局の職員が前を向き一丸となって、お客様の満足度を高め、まちづくりや社会課題解決にも貢献していくため、**従来の延長線上にはない攻めの視点を取り入れた経営計画（以下「本計画」という。）を現行計画の期間満了を待たず、今般策定することとしました。**

計画期間

➢令和９年度から令和１８年度までの１０年間とし、本計画策定後は、毎年度、経営状況や事業の進捗の確認を行うとともに、必要に応じて、社会情勢の変化や取組の進捗状況等を踏まえ、見直しを行います。



位置付け

➢本計画は、「経営ビジョン」及び「経営ビジョン【改訂版】」の後継となる経営計画とするとともに、「京都基本構想」の分野別計画の一つとして位置付けます。
➢また、国（総務省）が全国の公営企業に対し策定（改定）を要請している「経営戦略」として位置付けます。

2　経営計画2027-2036策定の考え方

本計画の策定の考え方

これまでは

今後の人口推移、観光客の動向など、京都のまちの全体像
「ビッグピクチャー」を十分に
踏まえきれていない**対症療法的とも言える取組**を実施してきた面もあった。

今後は

今後の人口推移、観光客の動向など、京都のまちの全体像
「ビッグピクチャー」を踏まえ、
現在の市バス・地下鉄事業の枠組みを超える最先端のテクノロジー
（ＬＲＴ、ＢＲＴ、ＡＲＴ、自動運転、連節バス、ＭａａＳ等）も取り入れた公共交通の将来像に向けた交通局の施策体系を整理

経営計画2027-2036策定にあたり、ヒアリングを行った専門家名簿（敬称略、五十音順）

現在の市バス・地下鉄事業の枠組みに捉われない、従来の延長線上にはない攻めの視点を取り入れた経営計画とするため、幅広く専門家に御意見をいただいています。

青木 眞美
役職・所属団体等 ➢同志社大学名誉教授
※「歩くまち・京都」推進会議 副会長

小嶋 光信
役職・所属団体等 ➢両備ホールディングス株式会社 代表取締役CEO
➢一般財団法人地域公共交通総合研究所代表理事

冨本 直樹
役職・所属団体等 ➢西日本ジェイアールバス株式会社 代表取締役社長（元西日本旅客鉄道株式会社 執行役員 近畿統括本部長）
（元西日本旅客鉄道株式会社 理事 鉄道本部運輸部長）

上原 淳
役職・所属団体等 ➢東京地下鉄株式会社代表取締役副社長（元国土交通省鉄道局長）（元国土交通審議官）

財間 俊治
役職・所属団体等 ➢株式会社ＺＡＩＭＡ取締役（元山口市参与）（元三井不動産株式会社勤務）

藤本 昌信
役職・所属団体等 ➢水間鉄道株式会社代表取締役社長（元京福バス株式会社社長）（元大阪市交通局長）

上山 信一
役職・所属団体等 ➢ZEN大学副学長 ➢慶応大学名誉教授 ※ 京都市特別顧問

塩見 清仁
役職・所属団体等 ➢公益財団法人東京都スポーツ協会 理事長（元東京都交通局長）（元株式会社はとバス代表取締役社長）

松本 順
役職・所属団体等 ➢株式会社みちのりホールディングス 取締役会長 ➢株式会社日本共創プラットフォーム 代表取締役社長

小里 好臣
役職・所属団体等 ➢東急電鉄株式会社 執行役員 コーポレート本部 経営戦略部 統括部長

塚口 博司
役職・所属団体等 ➢立命館大学名誉教授 ※「歩くまち・京都」推進会議 会長

武藤 浩
役職・所属団体等 ➢京都大学公共政策大学院特別教授 ➢三井住友海上火災保険株式会社顧問（元国土交通省事務次官）

各取組の位置付け

ステージ1　交通局を取り巻く現在の経営環境のもと、現在の市バス・地下鉄事業を充実させていく取組

交通局を取り巻く現在の経営環境に対応した取組を着実に実施していく

ステージ2　現在の市バス・地下鉄事業の枠組みに捉われず、更なる充実に向けて実施していく取組

輸送力の強化、バス・バス無料乗継を含めた市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成や民間事業者との共同運行・共同経営も念頭に、更なる充実に向けた取組を本格実施していく

ステージ3　京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」に向けて、実施していく取組

京都未来戦略会議、都市計画局等が検討を進める京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」等における京都市交通局が果たす役割を着実に推進

3　ステージ１の具体的取組とステージ２、３の実現に向けた取組の着手

現在の経営環境を踏まえた施策の柱

➢交通局を取り巻く現在の経営環境に対応した取組を着実に実施していく ステージ1 に加え、輸送力の強化、バス・バス無料乗継を含めた市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成をはじめ、現在の市バス・地下鉄事業の枠組みを超える取組 ステージ2 、京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」に向けて実施していく取組 ステージ3 の検討にも着手、実施するため、下記の４つの施策の柱を定めて取組を進めていきます。

01　交通局を取り巻く経営環境

- 安全・安心の取組推進
- ＡＩ等の技術革新
- 混雑対策
- 人口減少・少子化対策
- 環境負荷軽減への貢献
- インフレ下での経営
- 社会課題解決への貢献
- 担い手確保
- モチベーションアップ
- 愛着（ファンベース）の醸成

02　４つの施策の柱

柱１ 安全・安心の確保

お客様に安全・安心に御利用いただける公共交通機関を目指します。

柱２ 利便性・快適性の向上

技術革新を取り入れながら、利便性と快適性の向上を目指します。

柱３ 京都ならではのまちづくりへの貢献

市民生活と多様な都市活動を支え、京都のまちづくりに貢献する公共交通を目指します。

柱４及び愛着（ファンベース）の醸成を土台に、柱１～３の施策を展開

柱４ 持続可能な経営基盤の実現

お客様の利用促進に努め、運輸収入を確保するとともに、非運輸部門での増収も図り、安定的な財政基盤を確立します。あわせて、担い手の十分な確保等を行いながら、安定的に運営していくための体制の確保に努めます。

愛着(ファンベース)の醸成

お客様や市民との対話・共創により、信頼・共感の輪を拡大し、「愛される市バス・地下鉄」を実現します。

⇒施策推進基盤として、より強固なものに

3　ステージ１の具体的取組とステージ２、３の実現に向けた取組の着手（詳細）

01 4つの施策の柱	02 取組内容	03 主な具体的取組
柱１ 安全・安心の確保 お客様に安全・安心に御利用いただける公共交通機関を目指します。	①安全管理体制の継続的改善	①運輸安全マネジメント制度に基づく取組推進、 ②安全運行に向けた教育・訓練の継続的な実施、 ③市バスの車内留置対策の徹底
	②安全輸送を支える環境整備	①車両・設備の保守点検の徹底、計画的な更新、②新たな安全設備の設置（烏丸線における可動式ホーム柵の全駅設置、地下鉄車内への防犯カメラの設置）、 ③地下鉄トンネル等検査業務のＤＸ化
	③災害対策の強化	①関係機関と連携した訓練の実施、②地下鉄駅出入口等の浸水対策の強化、 ③地下鉄駅気象予報アプリの活用
	④安全・安心に御利用いただくための啓発活動等の実施	①障害者団体、他の事業者や警察などの関係機関と連携した啓発活動等を実施、 ②痴漢・盗撮等の犯罪防止策の実施、③乗車マナー向上のための啓発活動の実施
柱２ 利便性・快適性の向上 技術革新を取り入れながら、利便性と快適性の向上を目指します。	①利便性・快適性の向上策	①市バスのリアルタイム運行情報（車内混雑度や走行位置等）の発信強化、 ②エレベーターの増設（四条駅の阪急連絡通路へのエレベーター新設、地下鉄駅へのエレベーター増設に向けた検討）、③地下鉄烏丸線の輸送力強化
	②運賃制度の更なるシームレス化	民間バス事業者との運賃制度のシームレス化を実施
	③技術革新に伴う、より利用しやすい乗車券制度	①地下鉄駅券売機での定期券発売機能向上、②デジタル乗車券・クレジットカードによるタッチ決済の導入、③定期券のオンライン購入システムの導入
	④お客様接遇の向上	「交通サポートマネージャー」の養成
柱３ 京都ならではのまちづくりへの貢献 市民生活と多様な都市活動を支え、京都のまちづくりに貢献する公共交通を目指します。	①市民生活と観光の調和・両立	①市バス等の市民価格の実現、②均一運賃系統への「前乗り後降り方式」の導入、 ③「市バス混雑対策プロジェクトチーム」による混雑対策の展開
	②持続可能な路線・ダイヤ編成	①データ分析基盤を活用した路線・ダイヤの企画立案、②輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成 ステージ2 ステージ3
	③カーボンニュートラルへの貢献	カーボンニュートラルやCO2排出量削減等の取組
	④本市が推進する施策との連携	①「洛西”ＳＡＩＫＯ”プロジェクト」の推進、②「meetus山科-醍醐」の推進 ③市バスにおけるレベル４での自動運転バスの社会実装
	⑤社会課題解決に向けた貢献	①地下鉄駅へのベビーケアルームの設置、 ②地下鉄駅トイレにおける生理用品の無料提供
柱４ 持続可能な経営基盤の実現 お客様の利用促進に努め、運輸収入を確保するとともに、非運輸部門での増収も図り、安定的な財政基盤を確立します。あわせて、担い手の十分な確保等を行いながら、安定的に運営していくための体制の確保に努めます。	①公営交通を支える担い手の安定的な確保・育成等	①市バス運転士の確保、②地下鉄烏丸線のワンマン化、 ③職員のスキルアップやモチベーションアップの取組
	②職員育成・組織活性化の推進	①真のワーク・ライフ・バランスの実現に向けた「働き方改革」の実践、 ②交通分野の技術革新に明るい人材の育成
	③利用促進・収入増加策	お客様数の増加に向けた取組の推進（①『地下鉄・バス「MOTTO！」利用促進本部』による全庁体制での利用促進、②民間事業者や大学など多様な主体との連携による利用促進
	④非運輸部門の収入増加策	非運輸部門の収入増加策（①広告料収入の増加策、②駅ナカビジネスの充実、 ③九条営業所等京都駅南部の利活用を含む資産の有効活用 ステージ3 、 ④ふるさと納税、⑤更なる収入増加策の検討 ステージ2 ）
	⑤公共施設マネジメント	交通事業施設マネジメント計画（①建築物の改修計画に基づく計画的な保全、 ②土木施設（地下構造物）の湧水対策計画に基づく長寿命化、③社会環境の変化や利用者ニーズを踏まえたより戦略的な取組））
	⑥コスト削減策	経常的な経費の削減
	⑦外郭団体等の在り方検討	外郭団体等（「京都地下鉄整備株式会社」や「一般社団法人 京都市交通局協力会」）の在り方検討 ステージ2
	⑧経営状況の見える化	経営状況等の見える化を更に推進（丁寧で分かりやすい情報発信に努める）

4　経営見通し

今後のお客様数の見込み

➢「**定期**」は、京都市人口が緩やかな減少傾向にあることを踏まえ、令和９年度以降、**一定の減少幅で推移**すると見込みます。
➢「**定期外**」は、令和７年度における観光客数が過去最高を記録するなど、今後も観光利用の堅調な伸びが期待されることから、令和９年度以降、直近の状況を加味し**継続して増加する**と見込みます。
➢「**合計**」は、計画最終年度である令和18年度に令和９年度比で、市バスで＋約6%、地下鉄で+約7%増加する見込みとなります。
計画最終年度には**両事業合計で85万人/日**を目指します。

将来にわたり安定的に市バス・地下鉄事業を運営していくため、**チャレンジングな経営指標**として計画最終年度時点で両事業合わせて**お客様数８５万人／日を目指し**、積極果敢に取り組んでいきます。

市バス事業　（現行の市バス路線を前提としたもの）

①経営見通しのポイント
➢市民価格の導入により、運賃収入が増加することから、令和８年度及び令和９年度の赤字から**令和10年度の経常収支は黒字**となる見込みです。
➢以降は、**お客様数の増加見込みなど**はあるものの、物価高騰の影響等により、計画期間中、経常収支は赤字基調の見込みであるが、**計画期間最終年度である令和18年度には経常収支が黒字化できるよう取り組んでいきます**。

②経営指標
➢**現在の市バス事業のもとでのお客様数**
R7：346千人 →(+34千人増) R18：380千人（両事業合計のＲ18お客様数 85万人超）
➢**運賃収入 40億円増（市バス R7：213億円→R18：254億円）**
➢**経常収支の黒字化を実現（計画最終年度令和18年度の経常収支を黒字化）**
※積極的な投資は行いつつ、収入増加を達成することで、経常収支の黒字化を目指していきます。

単位：億円

経 営 見 通 し

		計画期間											
		R７決算 (2025)	R８予算 (2026)	R９見込 (2027)	R10見込 (2028)	R11見込 (2029)	R12見込 (2030)	R13見込 (2031)	R14見込 (2032)	R15見込 (2033)	R16見込 (2034)	R17見込 (2035)	R18見込 (2036)
旅客数（千人／日）		346	357	357 (357)	360 (357)	362 (357)	364 (357)	366 (357)	368 (357)	371 (357)	374 (357)	377 (357)	380 (357)
収益的収支（税抜）	経常収入	236	246	248	267	266	265	267	267	269	271	274	277
	営業収益	222	230	229	250	251	252	255	255	257	259	262	264
	うち運賃収入	213	220	219 (219)	240 (238)	242 (238)	243 (238)	245 (239)	245 (238)	247 (238)	249 (238)	252 (239)	254 (239)
	営業外収益	14	16	19	18	14	13	12	12	12	12	12	13
	経常支出	227	254	265	268	270	270	271	272	272	275	278	277
	うち営業費用	224	250	261	264	266	264	266	266	267	270	273	273
	経常収支	9	▲9	▲20 (▲20)	0 (▲2)	▲4 (▲8)	▲3 (▲8)	▲3 (▲9)	▲3 (▲10)	▲2 (▲11)	▲4 (▲15)	▲4 (▲17)	0 (▲15)
未処分利益剰余金／累積欠損金（▲）		8	0	▲20	▲21	▲26	▲30	▲33	▲37	▲40	▲44	▲48	▲48
資本的収支（税込）	資本的収入	27	26	55	44	32	34	38	21	19	25	29	52
	資本的支出	48	49	73	60	50	57	66	51	49	51	55	78
	うち建設改良費	27	25	55	44	32	34	38	21	19	25	29	52
	うち企業債償還金	21	23	17	15	18	23	28	30	29	25	26	25
資金剰余額		40	33	24	43	61	71	78	77	74	73	71	74
企業債残高		91	88	103	126	139	150	160	150	140	139	143	170

※　（）については、増客が実現しない場合の旅客数、運賃収入、経常損益の数値を示すものであり、赤字が広がる傾向となります。

非運輸事業

①経営見通しのポイント
➢**四条駅のリニューアルや新たな広告媒体の検討、所有する資産の有効活用やふるさと納税の活用等の検討により増収を目指していきます。**

②経営指標
➢**収入10億円増【両事業合計】（コロナ禍 R2：31億円→R18：41億円）**

地下鉄事業

①経営見通しのポイント
➢**物価高騰の影響**等はあるものの、お客様数の増加見込みなどにより、計画期間中、経常収支は黒字基調の見込みであり、**計画期間最終年度である令和18年度に引き続き経常収支の黒字が確保**できるよう取り組んでいきます。
➢長年の課題である**企業債残高**は、**計画期間最終年度令和18年度にはピーク時平成20年度（4,922億円）から半減できる見込み**であるものの、現金収支を上回る企業債を償還していくフェーズのため、**累積資金不足**は増加し、計画期間の**ピークは令和13年度に463億円となり、解消は令和36年度**となる見込みです。

②経営指標
➢**現在の地下鉄事業のもとでのお客様数**
お客様数R7：416千人 →(+54千人増) R18：470千人（両事業合計のＲ18お客様数 85万人超）
➢**運賃収入40億円増（地下鉄 R7：272億円→R18：312億円）**
➢**引き続き経常収支の黒字確保（計画最終年度令和18年度の経常収支の黒字確保）**
※積極的な投資は行いつつ、収入増加を達成することで、引き続き経常収支の黒字確保を目指していきます。
➢**計画最終年度令和18年度の企業債残高をピーク時平成20年度（4,922億円）からの半減**
➢**累積資金不足（財政健全化法上の算定から控除される特別減収対策企業債残高は除く）の解消はおおむね30年以内**

単位：億円

経 営 見 通 し

		計画期間											
		R７決算 (2025)	R８予算 (2026)	R９見込 (2027)	R10見込 (2028)	R11見込 (2029)	R12見込 (2030)	R13見込 (2031)	R14見込 (2032)	R15見込 (2033)	R16見込 (2034)	R17見込 (2035)	R18見込 (2036)
お客様数（千人／日）		416	426	440 (426)	443 (426)	445 (426)	449 (426)	452 (426)	455 (426)	458 (426)	462 (426)	466 (426)	470 (426)
収益的収支（税抜）	経常収入	350	356	362	361	361	365	367	368	374	374	376	377
	営業収益	297	304	310	312	315	318	322	325	328	332	336	339
	うち運賃収入	272	280	286 (280)	288 (280)	291 (280)	294 (280)	297 (280)	299 (280)	303 (280)	306 (280)	310 (280)	312 (280)
	営業外収益	53	52	52	48	45	47	45	43	45	42	40	38
	経常支出	318	347	353	342	346	352	358	361	368	372	375	376
	営業費用	291	314	321	309	309	313	316	317	322	325	328	330
	営業外費用（支払利息等）	26	33	32	33	37	40	42	44	46	47	47	47
	現金収支（償却前損益）	145	124	121	131	128	131	132	124	126	125	128	137
	経常収支	**32**	**9**	**9 (3)**	**19 (10)**	**15 (4)**	**12 (▲2)**	**10 (▲8)**	**7 (▲14)**	**6 (▲18)**	**2 (▲25)**	**1 (▲31)**	**0 (▲34)**
累積欠損金		▲3,044	▲3,034	▲3,025	▲3,007	▲2,991	▲2,979	▲2,969	▲2,962	▲2,957	▲2,955	▲2,954	▲2,954
資本的収支（税込）	資本的収入	220 [112]	222 [142]	117	100	147	152	112	117	156	138	163	147
	資本的支出	411	403	282	284	324	307	275	249	270	271	319	274
	うち建設改良費	63	51	94	95	141	147	109	113	155	137	162	147
	うち企業債等償還金	347 [112]	351 [142]	188	189	183	160	166	135	115	133	157	127
累積資金不足（財政健全化法上の算定から控除される特別減収対策企業債残高は除く）		▲340	▲389	▲408	▲438	▲461	▲461	▲463	▲461	▲423	▲421	▲421	▲407
企業債残高		2,965	2,810	2,713	2,596	2,530	2,495	2,429	2,381	2,399	2,373	2,361	2,348

※　［］については、借換債の金額を示すものです。
（）については、増客が実現しない場合の旅客数、運賃収入、経常損益の数値を示すものであり、赤字が広がる傾向となります。

5 経営指標

柱	経営指標	参考（R7年度）	目標値（R18年度※）	備考
①安全・安心の確保	重大事故件数	0件	0件	設備投資や安全意識の強化による安全確保の徹底を各件数で評価
	走行10万キロ当たりの有責事故件数	0.149件	前年度の実績値を下回る	
	車内留置事案件数	1件	撲滅	
	有責による運転事故及び輸送障害件数	0件	0件	
②利便性・快適性の向上	観光客満足度調査の個別満足度	（日本人）66.7% （外国人）90.6%	前年度比増	交通ネットワークの最適化等を各数値で評価
	市バス・地下鉄の利便性・満足度	—	—	お客様へアンケート等を実施することで評価
	お客様の声における「礼状」の件数割合	66.9%	前年度比増	お客様接遇の強化を礼状で評価
③京都ならではのまちづくりへの貢献	市バス・地下鉄の車内混雑度	—	—	お客様へアンケート等を実施することで評価
	非自動車分担率	79.0%	85%	「歩くまち・京都」の実現への貢献度を非自動車分担率で評価
	ＣＯ２排出量	75,836 (t-CO2) ※R6年度実績	▲2%※	省エネ機器への更新等による環境への貢献度をＣＯ２削減量で評価 ※事業者排出量削減計画に基づき、３年ごとの計画期間の排出量を、前計画期間の平均排出量から２％削減
④持続可能な経営基盤の実現	市バス運転士充足率	92.4%	100%	人材確保や職場環境の改善による事業継続体制の確立を充足率で評価
	企業債残高	2,965億円	（ピーク時から半減） 2,461億円	財政健全性の改善を各数値で評価
	累積資金不足（財政健全化法上の算定から控除される特別減収対策企業債残高は除く）の解消	340億円	おおむね30年以内	
	現在の市バス・地下鉄事業のもとでのお客様数	346千人/日 416千人/日	380千人/日 470千人/日	利便性向上、利用促進等による貢献度を各数値で評価
	運賃収入	213億円 272億円	254億円 312億円	
	非運輸部門の収入増	37億円	Ｒ２年度※比１０億円増	資産活用による収益化の効果を附帯事業収入で評価 ※コロナ禍から比較を行うため（R2年度：31億円）
	経常収支	9億円 32億円	黒字確保	増収と経費削減策による収益構造の強化を経常収支で評価 →積極的な投資は行いつつ、収入増加を達成することで、**経常収支の黒字確保を達成**

※「①安全・安心の確保」「②利便性・快適性の向上」「③京都ならではのまちづくりへの貢献『市バス・地下鉄の車内混雑度』」「④持続可能な経営基盤の実現『市バス運転士充足率』」の目標値については、単年度目標を設定しています。

6　京都市交通局の今後の経営の羅針盤

➢３章で整理した取組を３つのステージに位置付け、各ステージに応じた取組を推進することで、目指す姿の実現を目指します。

京都市交通局 経営計画（2027-2036）	2027(令和９)年～2028(令和10)年	2029(令和11)年～2031(令和13)年	2032(令和14)年～

柱1 安全・安心の確保

柱2 利便性・快適性の向上

柱3 京都ならではのまちづくりへの貢献

柱4 持続可能な経営基盤の実現

ステージ3

京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」に向けて、実施していく取組

京都未来戦略会議、都市計画局等が検討を進める京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」等における京都市交通局が果たす役割を着実に推進

現行の枠組みを超える取組の実現に向けた「研究会」

➢公共交通の将来像の実現に向け、専門家からの御意見を取り入れ、継続的に議論を行う

主な取組
- ➢現行の枠組みを超えて実施する輸送力強化
- ➢九条営業所等京都駅南部の利活用　等

最新の技術（ＡＩ/テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現

九条営業所等京都駅南部の利活用

検討 → ビッグピクチャーに基づき、先行実施する取組の検討を深化 → 実施

ステージ2

現在の市バス・地下鉄事業の枠組みに捉われず、更なる充実に向けて実施していく取組

輸送力の強化、バス・バス無料乗継を含めた市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成や民間事業者との共同運行・共同経営も念頭に、更なる充実に向けた取組を本格実施していく

スピード感をもって実践し、現行の事業の枠組みに捉われず、更なる充実に向けた「プロジェクト」

➢交通局内で所属横断的に検討を深めていく

主な取組
- ➢バス・バス無料乗継を含めた市バス路線・ダイヤの再編成
- ➢民間事業者との共同運行・共同経営　等

民間バス事業者との共同運行・共同経営を含めた路線のダイナミックな見直し

非運輸部門の収入増加策

外郭団体等の在り方

検討 → 実施

ステージ1

交通局を取り巻く現在の経営環境のもと、現在の市バス・地下鉄事業を充実させていく取組

交通局を取り巻く現在の経営環境に対応した取組を着実に実施していく

主な取組
- ・市バスの市民価格の実現（～令和9年度）
- ・デジタル乗車券・クレジットカードによるタッチ決済の導入（～令和9年度）
- ・地下鉄車内への防犯カメラの設置（～令和10年度）
- ・地下鉄駅出入口等において、強化対象の全施設に浸水対策を実施（～令和10年度）
- ・市バス事業におけるオープンデータ※化（～令和10年度）※バスの到着予定時刻等を経路検索事業者が地図アプリ等で発信できるデータ
- ・均一運賃系統への「前乗り後降り方式」の導入（～令和10年度）
- ・烏丸線における可動式ホーム柵の全駅設置（～令和12年度）
- ・駅トイレのアップグレードプロジェクト（～令和20年度）等

交通局が目指す姿

今後の人口推移、観光客の動向など、京都のまちの全体像「ビッグピクチャー」を踏まえ、現在の市バス・地下鉄事業の枠組みを超える、最先端のテクノロジー（ＬＲＴ、ＢＲＴ、ＡＲＴ、自動運転、連節バス、ＭａａＳ等）も取り入れた公共交通の将来像を実現