

交通局の経営状況等 及び 利用促進本部の再構築について

■ 交通局の経営状況等

- ▶ 市バス・地下鉄の御利用状況 p.2~3
- ▶ 市バス・地下鉄の財政状況 p.4
- ▶ 更なる増客と市バスの混雑対策 p.5

■ 利用促進本部（旧「市バス・地下鉄を守るための利用促進本部」）の再構築

- ▶ ①「利用促進本部の刷新」 p.7
- ▶ ②「プロジェクトチームの設立」 p.8~11
- ▶ 今後のスケジュール p.12
- ▶ 【参考】利用促進本部の変遷 p.13

令和6年9月5日

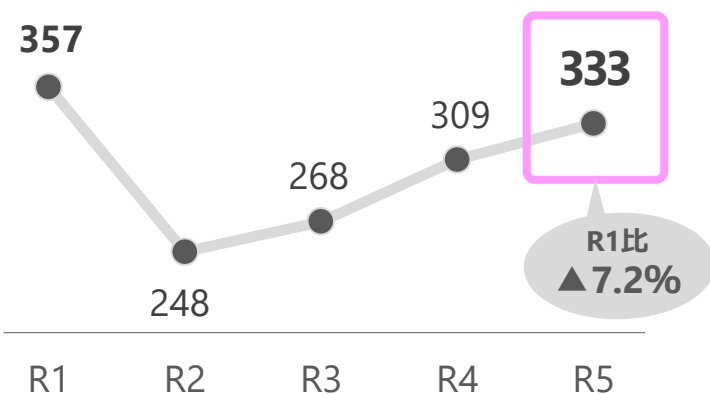
■ 交通局の経営状況等について

市バス・地下鉄の御利用状況

- ▶ **令和5年度決算**における市バス・地下鉄のお客様数について、
令和5年5月に新型コロナが5類に移行したことや、円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、**一定の回復傾向が見られるものの、**
未だコロナ前の令和元年度の状況には戻っていない。

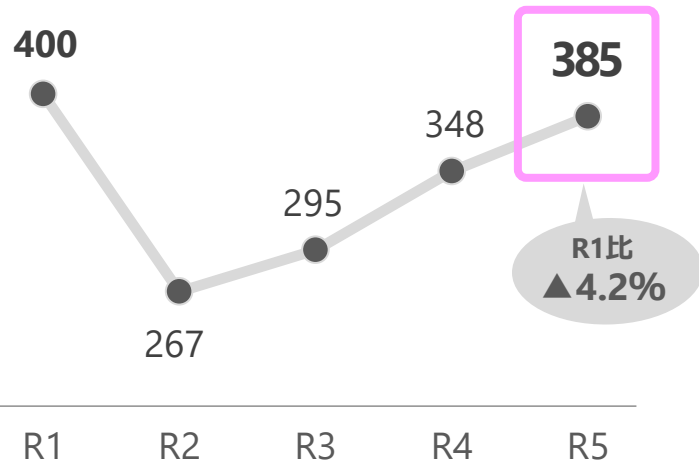
▶ 市バスの1日当たりお客様数の推移

(単位 千人/日)



▶ 地下鉄の1日当たりお客様数の推移

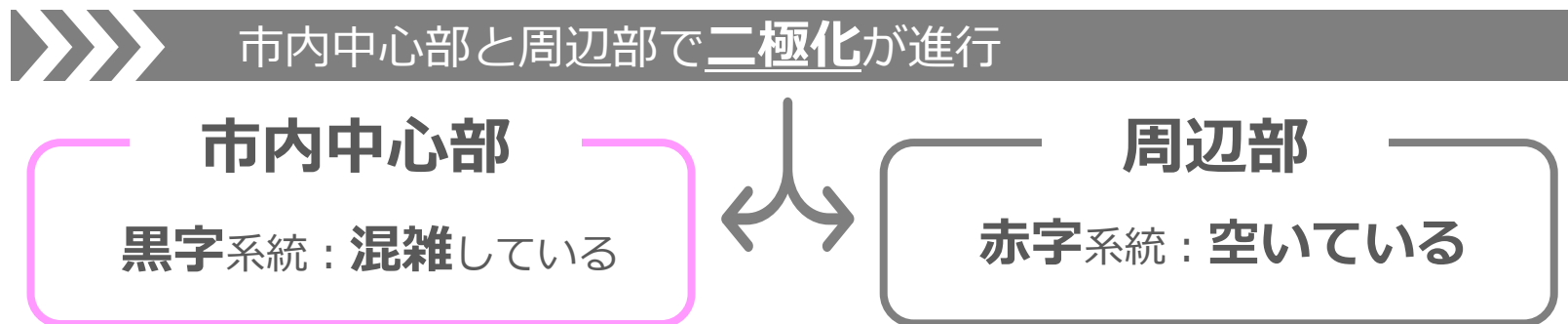
(単位 千人/日)



市バス・地下鉄の御利用状況

- ▶ 市バスでは、^{12系統}2割の黒字系統が^{62系統}8割の赤字系統を支えている状況※

※ 令和4年度決算時点。なお、コロナ前の令和元年度でも1/4(21系統)が黒字系統、3/4(63系統)が赤字系統



- ▶ 地下鉄では、丸太町駅、五条駅、九条駅、十条駅の御利用がコロナ前を上回っているものの、その他の駅の御利用の回復が鈍く、コロナ前の状況には戻っていない。

- ▶ 地下鉄の令和元年度比増減率（路線別：令和5年度運賃収入ベース）

区分	増減率
烏丸線平均	▲0.7%
(うち、丸太町駅・五条駅・九条駅・十条駅平均)	(+12.9%)
東西線平均	▲8.6%

市バス・地下鉄の財政状況 ～両事業とも4年ぶりの黒字決算～

▶ **市バス**では、国や一般会計による財政支援（約5.5億円）を含んだ上で12億円の黒字決算となったが、軽油価格をはじめとする物価高騰や人件費・委託料高騰の影響を考慮すると**依然として厳しい経営状況**

▶ **地下鉄**では、お客様数の回復や電気料金等の落ち着きなどもあり、23億円の黒字を確保できたが、いまだ**多額の企業債残高(3,251億円)**を抱える**厳しい経営状況**

▶ 決算の主要数値【市バス】

	4年度 A	5年度 B	増▲減B-A
在籍車両数	801両	810両	9両
走行キロ (1日平均)	81.4千km	81.3千km	▲0.1千km
経常損益	▲8億円	12億円	20億円
累積欠損金	22億円	10億円	▲12億円
▲累積資金不足 利益剰余額	▲7億円	13億円	20億円
年度末企業債残高	80億円	83億円	3億円

▶ 決算の主要数値【地下鉄】

	4年度 A	5年度 B	増▲減B-A
在籍車両数	222両 [37編成]	222両 [37編成]	—
走行キロ (1日平均)	56.8千km	55.6千km	▲1.2千km
経常損益	▲7億円	23億円	30億円
累積欠損金	3,124億円	3,102億円	▲23億円
▲累積資金不足	▲434億円	▲420億円	14億円
年度末企業債残高	3,345億円	3,251億円	▲94億円

更なる増客と市バスの混雑対策

アクセル

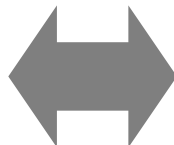
ブレーキ

「更なる増客」と「市バスの混雑対策」という相反する課題に対応していく必要

更なる増客

- コロナ前に掲げた増客目標80万人の達成には程遠く、経営改善に向け、**更なる増客策を推進**する必要

相反



市バスの混雑対策

- 増客に取り組まなければならない一方、市民生活と観光の調和に向け、**市バスの混雑対策にも取り組む**必要

- ▶ この状況を踏まえ、今回、「市バス赤字系統の利用促進」「地下鉄とバスを組み合わせた移動への誘導」を重点として、**より実効的な取組が実施できるよう、利用促進本部の再構築を行う。**

目的

「更なる増客」
「市バスの混雑対策」



取組の
重点

「市バス赤字系統の利用促進」
「地下鉄とバスを組み合わせた
移動への誘導」

■ 利用促進本部の再構築 について

(旧「市バス・地下鉄を守るための利用促進本部」)

① 「利用促進本部の刷新」

これまでの「守る」からの脱却

■ 新名称

地下鉄・バス

も っ と
「MOTTO！」

利用促進本部

■ コンセプト

3つの「もっと」

- ▶ もっと 周辺部のバスに乗ろう！
- ▶ もっと 地下鉄を組み合わせて移動しよう！
- ▶ もっと 沿線地域を活性化しよう！



motto : 皆の「モットー」

3つの「もっと」を、市民・利用者の皆様と職員全員の「モットー」として、しっかりとメッセージを発信※
※ ロゴを作成し、PRに活用

参考

「MOTTO : モットー」について

- ▶ 「日常の行為・態度の指針としている事柄」を意味する。またはそれを表したことば。信条。標語。座右の銘。
- ▶ モットーの語源は、ラテン語の「mōtum」に由来し、「動き」を意味します。
- ▶ 地下鉄・バス「MOTTO！」利用促進本部の下、様々な取組を全庁体制で展開し(動かし)、京都市のまちの人流に「動き」をつけ、地下鉄・バスの利用を「もっと」増やしたい、という願いを込めています。

② 「プロジェクトチームの設立」

■ 設立趣旨

- ▶ 本部の目的である「更なる増客」と「市バスの混雑対策」に向け、各局区の施策を総動員・融合しながら、「市バス赤字系統の利用促進」、「地下鉄とバスを組み合わせた移動への誘導」に向けたプロジェクトを実行する部隊としてプロジェクトチーム(以下「PT」という。)を設立し、本部の下部組織に位置付ける。

■ 活動内容

- ▶ 定住・移住の促進、企業誘致、子育て支援等の切り口の下、主に周辺部に焦点を当てながら、**本部の目的達成に資する全庁横断的なプロジェクトについて議論・造成し、PTが主体となり実行**

※ プロジェクトの実行に必要な経費については、交通局の既定予算を充当

- ▶ PTでの議論や造成したプロジェクトの内容について各局区にフィードバック。各局区において、今後の事業実施に繋げる。

※ 現行の「市バス・地下鉄を守るためのアクションプログラム」は、令和5年度末時点で、掲載事業461件全てが着手済(事業完了又は継続実施)となっていることを踏まえ、今回利用促進本部を再構築すること及び、今後PTにおいて議論・造成したプロジェクトの進捗管理を行っていくことをもって、発展的に解消する。

② 「プロジェクトチームの設立」

■ 組織イメージ図

地下鉄・バス「MOTTO！」 利用促進本部

■ 目的

- ▶ 「更なる増客」
- ▶ 「市バスの混雑対策」

■ 取組の重点

- ▶ 「市バス赤字系統の利用促進」
- ▶ 「地下鉄とバスを組み合わせた移動への誘導」

■ 組織体制

- ▶ 副市長をトップとする全庁組織
(本部員：関係局区等の長等)

取組
報告

地下鉄・バス「MOTTO！」 利用促進PT (下部組織)

■ 設立趣旨

「更なる増客」「市バスの混雑対策」に向け、各局区等の施策を総動員・融合しながら、「市バス赤字系統の利用促進」「地下鉄とバスを組み合わせた移動への誘導」に向けたプロジェクトを実行

■ コアメンバー：関係局区(課長級以下)

※詳細次頁

- ▶ プロジェクトの議論・造成・実行

■ サブメンバー：若手職員 ※詳細次頁

- ▶ プロジェクトの議論・造成に係るアイデア出し、プロジェクトの実行に係る情報発信

② 「プロジェクトチームの設立」

コアメンバー

局区	部署※2	担当	想定役割
総合企画局	都市経営戦略室	課長級以下職員の 参加について 事務局から別途依頼	成長戦略に係ること
	人口戦略室		定住・移住に係ること
都市計画局	まち再生・創造推進室		まちづくりに係ること
	歩くまち京都推進室		公共交通利用促進に係ること 混雑対策に係ること
産業観光局	企業誘致推進室		企業誘致に係ること
	観光MICE推進室		観光に係ること 混雑対策に係ること
文化市民局	文化芸術都市推進室		文化芸術に係ること
	地域自治推進室		区政全般に係ること
子ども若者はぐくみ局	子ども若者未来部		子育て支援に係ること
区役所・支所※1	北区役所		所管区に係ること
	左京区役所		所管区に係ること
	山科区役所		所管区に係ること
	南区役所		所管区に係ること
	右京区役所		所管区に係ること
	西京区役所		所管区に係ること
	西京区役所洛西支所		所管区に係ること
	伏見区役所		所管区に係ること
	伏見区役所深草支所		所管区に係ること
	伏見区役所醍醐支所		所管区に係ること

※1 「市バス赤字系統の利用促進」という取組重点に即し、中心部である上京区、中京区、下京区、東山区の各区を除いた区・支所に参加いただく。

※2 今後の活動内容に応じ適宜追加・見直し等を行う。

サブメンバー

- ▶ 一定の条件（採用10年未満、主任級以下等）を設けて**若手職員を募集**

② 「プロジェクトチームの設立」

取組の方向性(イメージ)

3つの「もっと」[※]

- ▶ もっと周辺部のバスに乗ろう！
- ▶ もっと地下鉄を組み合わせて移動しよう！
- ▶ もっと沿線地域を活性化をしよう！



各局区の施策

子育て
支援

定住
移住

企業
誘致

文化
芸術

観光

地域の活性化

全庁横断的な取組との連携

- チーム「電車・バスに乗るっ」をはじめとする民間事業者等と連携した利用促進
- はぐくーもKYOTO等、子育て支援との連携

<地域毎のプロジェクトとの連携>

- 洛西“SAIKO”プロジェクトとの連携
 - ▶ 民間事業者を含めたバスの利用促進
 - ▶ 洛西地域のバスの利便性を実感いただき、何らかのメリット還元になる取組の実施 など
- meetus山科-醍醐プロジェクトとの連携
 - ▶ 地下鉄と民間バスを組み合わせた利用促進
 - ▶ 駅の賑わい創出による利用促進
 - ▶ 「古都京都の文化財」世界遺産登録30周年を契機とした市バス周辺路線への誘客事業 など
- 京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト「京都サウスベクトル」との連携

and more...

今後のスケジュール

時期	内容
令和6年 9月5日(木)【本日】	第1回「地下鉄・バス「MOTTO！」利用促進本部会議」開催 ➔ 会議終了後、速やかにPTの立ち上げに係る各局区等への コアメンバーの参加依頼及びサブメンバーの募集
10月上旬～中旬	PTの立ち上げ会議開催 ➔ 以降、プロジェクトの議論・造成・実行
令和7年 2月上旬	第2回「地下鉄・バス「MOTTO！」利用促進本部会議」開催（予定）

【参考】利用促進本部の変遷

これまでから、担当副市長をトップとする全庁組織の下、増客目標を設定し、全庁体制で増客を図ってきた。

平成22年
4月

「地下鉄5万人増客推進本部」の設置

- ▶ 「地下鉄1日当たり5万人増客」達成を目標として設定(※京都市高速鉄道事業経営健全化計画に掲げた目標)
- ▶ 下部組織として「若手職員増客チーム」を同年10月に設置
(平成30年度に375千人/日(平成21年度から5万人/日の増客))

→2年前倒し(平成28年度)で達成

平成29年
6月

「地下鉄・市バスお客様1日80万人推進本部」へ改組

- ▶ 「地下鉄5万人増客」に変わる新しい目標として、地下鉄・市バス合計のお客様数を1日当たり80万人に設定
- ▶ 令和元年9月に「市バス赤字系統の利用促進を図るためのPT」を設置し、同年9月と12月に会議を開催
- ▶ コロナ禍により公共交通の利用促進やイベント等の実施が難しくなったことから、令和2、3年度は取組を中断

令和4年
4月

「京都市バス・地下鉄を守るための利用促進本部」へ改称

- ▶ コロナ禍で市バス・地下鉄のお客様が大幅に減少したことを受け、京都市の都市活動に不可欠なインフラである市バス・地下鉄を将来にわたり守り続けるため、コロナ拡大防止と社会経済活動の両立を図りつつ、全庁体制で増客の取組を推進していく必要があるとの認識の下、本部会議を改称
- ▶ 以降、同会議を令和4年度に2回(8月、12月)、令和5年度に1回(8月)開催し、取組を推進