

平成21年7月23日

京都市長 門川大作様

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議

座長 飯田 恭敬

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議

中間提言～持続可能な公共交通を目指して～

市バス事業及び地下鉄事業の極めて厳しい経営状況を踏まえ、両事業の経営健全化策について、中間提言を取りまとめましたので、別紙のとおり報告します。

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議

中間提言～持続可能な公共交通を目指して～

平成21年7月

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議

目 次

1 総 論

- (1) 市バス・地下鉄事業の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- (2) 市バス・地下鉄事業の経営健全化に向けて・・・・・・・・ 1

2 具体的提言

- (1) 交通局が取り組むべきもの・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - ア 地下鉄事業の経営健全化について・・・・・・・・ 3
 - (ア) 収入増加策・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - (イ) コスト削減策・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - イ 市バス事業の経営健全化について・・・・・・・・ 4
 - (ア) 収入増加策・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (イ) コスト削減策・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
 - ウ 両事業で取り組むべき事項・・・・・・・・ 5
 - (ア) 利用促進を目指したネットワーク機能の強化・・・・・・・・ 5
 - (イ) 健全化策の推進方策・・・・・・・・ 6
- (2) 市民とともに市を挙げて取り組むもの・・・・・・・・ 6
 - ア 都市構造や交通施策のあり方・・・・・・・・ 6
 - イ 市民への意識付け，市民に求めること・・・・・・・・ 8
 - ウ 府警や関係機関に求めること・・・・・・・・ 8
 - エ 一般会計の支援・・・・・・・・ 9
 - オ 地下鉄の運賃制度・・・・・・・・ 9
- (3) 国への要望・・・・・・・・ 10
 - ア 要望に際しての基本姿勢・・・・・・・・ 10
 - イ 長期的に要望していくもの・・・・・・・・ 11
 - ウ 当面重点的に要望するもの・・・・・・・・ 11

(参考資料)

- ・京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 委員名簿・・・・・・・・・・ 1
- ・京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 審議経過・・・・・・・・・・ 2
- ・京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 設置要綱・・・・・・・・・・ 3
- ・京都市高速鉄道事業経営健全化計画案（骨子） [抜粋]・・・・・・・・・・ 4
- ・京都市自動車運送事業経営健全化計画案（骨子） [抜粋]・・・・・・・・・・ 10
- ・用語解説・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議
中間提言～持続可能な公共交通を目指して～

1 総論

(1) 市バス・地下鉄事業の現状

京都市は、1,200年を超える悠久の歴史にはぐくまれた山紫水明の豊かな自然と美しい町並み景観、数多くの文化遺産が世界の人々を魅了し続ける「歴史都市・文化都市」であり、年間 5,000万人の観光客が訪れる有数の「観光都市」である。

また、和の文化と生活を支えてきた伝統産業から世界水準の先端産業に至るまで、多彩な「技」が織り成す「ものづくり都市」、同時に「知」の源泉である創造性に富んだ大学が集積する「大学のまち」、そして進取の気風に溢れた町衆の誇りと伝統が今も脈々と息づく「自治と自立のまち」である。

さらには、京都議定書誕生の地である京都市は、公共交通優先で環境負荷の少ない低炭素社会を目指す「環境モデル都市」でもある。

一方で、京都市は、147万人の人口を擁する現代の大都市であり、他の都市の例にもれず、都市活動の活発化やモータリゼーションの進展による慢性的な交通混雑の克服が課題となったが、日本人の心のふるさととして、伝統的な町並みや美しい都市景観の保全と景観を活かしたまちの創造が京都市の使命であることから、都市中心部に高速道路を整備するという方策を選択しなかった。

そして、京都市では、8,500億円もの巨額の経費を投入して地下鉄を整備し、市バスとのネットワークの形成によって、将来の都市像を描くこととした。

しかしながら、地下鉄は、建設費用が巨額であり収支の採算は50年を超える長期間をかけて確保する性格の事業であるが、特に東西線の建設が建設費高騰のバブル期と重なったため、企業債などの借入残高の総額が約5,000億円に上り、しかも、運賃収入で建設費返済金の利子もまかなえていない、いわゆる「現金収支」が赤字に陥っているという全国一厳しい状況であり、いまや京都市最大の財政問題となっている。

このため、交通局では、新たな経営健全化に向けて、「経営健全化計画案（骨子）」（平成20年12月）を策定したが、これを実現したとしても、資金不足が1,500億円（平成50年度）に達する見込みであり、事業の存続が危ぶまれる深刻な状況にあることから、その克服が最大の課題となっている。

一方、市バスは、これまでの健全化の取組により単年度は5年連続の黒字であり、一定限の経営改善効果が認められている。しかし、いまだ120億円に上る不良債務を抱えており、その解消を図るために、引き続き経営健全化の取組が求められている。

(2) 市バス・地下鉄事業の経営健全化に向けて

京都のまちの30年後、50年後の姿を見据えれば、マイカーから公共交通優先の社会への転換を促進し、「歩いて楽しいまち」を実現していくことが不可欠である。その具体化に向けて、現在、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会において、

利用者の視点に立ち、交通事業者間で連携した新たな公共交通のネットワーク化や公共交通優先のライフスタイル、LRTなどの環境にやさしく利便性の高い未来の公共交通機関のあり方など、幅広い観点から議論が進められており、大いに期待しているところであるが、公共交通優先の都市づくりにおいて、市バス・地下鉄は、市内交通ネットワークのリーダーとして、公共交通の魅力を高め、利用者の拡大を図るなど重要な役割を担うべきであり、そのためにも、「経営健全化計画」の着実な推進を行い持続可能な公共交通とすることが至上命題である。

これまで、交通局では、全職員の給与カットのほか、新たな給与表の導入などによる大幅な人件費の抑制をはじめ、数次にわたり経営健全化の取組を進めて、一定の改善を図ることができたが、今日の状況はなお厳しく、事業者としての更に徹底した健全化努力を行うことが重要である。これに加えて、マイカーから公共交通優先のまちづくりやモビリティ・マネジメントの取組、地下鉄沿線への大学や集客施設の積極的な誘致などを実施する必要がある。

こうした取組により、巨費を投じた市民の貴重な財産である地下鉄を未来に活かしていくために、市民とともに京都市を挙げて、何としてもこの難局を乗り越えなければならない。

一方で、地下鉄事業の経営が厳しい大きな要因は、民間事業者と異なり建設企業債（元金）を30年程度の限られた期間で償還しなければならないことにあり、大胆な発想で国に対して制度の見直しを求めていく必要がある。

これまでから、実質的に償還期間が繰り延べられる「資本費平準化債」や一般会計からの「経営健全化出資」などの制度が創設され、一定の改善が図られたところであるが、歴史都市・京都の特殊性も鑑み、制度の大幅な拡充をはじめ、より抜本的な支援策を国に求めていくべきである。

以上のような考え方を基本に据え、有識者会議では、市バス・地下鉄事業の経営健全化に向けて、交通局が自ら作成した「経営健全化計画案（骨子）」の内容を確実に実行すべきであることは当然として、そのうえで、更に検討を加えるべき事項などについて、事業者である交通局にはない新たな視点も含めた幅広い見地から意見を交わした。

本提言では、4回に及ぶ会議に加えて、個別に各委員から出された意見も含め、まずは、交通局が取り組むべきもの、そして、市民とともに市を挙げて取り組むべきもの、更に、国への要望という三つの観点に分類して取りまとめた。

今後、本提言も踏まえて、「経営健全化計画」を策定し、実行していくこととなるが、例えば、目標とする平成30年度までの地下鉄の増客5万人の達成などは、並大抵のことではなく、しかも、それを実現したとしても、先に述べたように地下鉄事業の見通しは厳しいため、経営健全化に危機感を持って強い決意で取り組んでいかなければならない。

本提言は、各委員の意見をできる限り記載するという観点で取りまとめており、将来にわたって長期的な視野で検討すべき課題等も含んでいるが、京都市においては、本提言に込められた思いを汲み取り、市バス・地下鉄の経営健全化に市の総力を挙げて取り組まれることを強く期待する。

2 具体的提言

(1) 交通局が取り組むべきもの

ア 地下鉄事業の経営健全化について

(ア) 収入増加策

直ちに取り組むべき旅客増対策として、他の鉄道事業者と積極的に連携し、地下鉄の利用促進に全力を挙げるべきであり、利便性の向上に加えて、市民や観光客への情報発信を更に強化することにより、事業のPRや潜在需要の発掘を行うべきである。

また、巨額の経費を投入した都市装置である地下鉄の駅空間を最大限有効活用するため、駅構内施設の配置を見直すことによって、公共空間として活用できるスペースを創出し、駅ナカビジネスや広告などの付帯事業をさらに拡大することにより、収入増を図るべきである。

【主な意見】

- ・ 他の鉄道事業者と積極的に連携し、利用者の利便性向上の視点に立った地下鉄の活性化策を検討すべき。
- ・ 「京都の良さ」のPRに取り組み、例えばグルメ情報など京都の新たな魅力を活用した地下鉄を利用するモデルルートを設定、広報するなど、駅周辺の施設や地下街等の既存ストックを活用して地下鉄利用の潜在的需要を発掘すべき。
- ・ PRにあたっては、交通局の「地下鉄沿線エリアマップ」や都市計画局の地下鉄利用促進冊子「リーフミニ」など、様々な情報媒体が発行されているが、市の各局が更に連携することで、相乗効果を発揮すべき。
- ・ お得な企画乗車券や定期券の発売など、交通局が行っている市バス・地下鉄の利用促進策の周知方法を更に検討することが重要
- ・ 駅出入口の案内サインの拡充・改良など、よりわかり易い案内や説明が必要
- ・ お客様増加策による増客数によっては、運賃改定の必要性や改定率が異なるため、それらの相関関係を明らかにすべき。
- ・ 駅構内施設の配置を見直し、公共空間として活用できるスペースを創出するなど駅の利用可能な空間の創出や民間のノウハウの活用により、駅ナカビジネスや駅構内の広告の積極的な展開を図るべき。
- ・ 駅ナカビジネスを実施するために投資を行うのであれば、民間の知恵も活用して、しっかりとした見通しと事業計画のもとに行うべき。

(イ) コスト削減策

全国一厳しい経営状況にある京都市の地下鉄においては、民間委託化の拡大、設備の更新期間延長などのコスト削減策について、効果額と安全面の影響を詳しく分析し、効率性と安全性を十分に見極めたうえで、最大限コストを削減する方策を選択すべきである。

【主な意見】

- ・ 運営費の削減のためには、民間委託化の更なる拡大など可能な限り運営の効率化を行い、徹底したコスト削減を行うべき。
- ・ 「設備の更新期間の延長」については、安全の確保と利用者の理解が必要
- ・ 公共交通の安全運行にかかる施設の維持経費について、その内容を詳しく分析し、市民の理解を得るとともに、コスト削減にもつなげるべき。
- ・ コストの比較に当たっては、公営交通事業者同士の比較だけでなく、民鉄との比較や、乗客1人当りの費用を指標化するなどして比較すべき。

イ 市バス事業の経営健全化について

(ア) 収入増加策

市バスの利用者増には、接客サービスやバス待ち環境向上のための不断の取組が不可欠である。さらに、限られた輸送力を最大限に活かし、市バスの増客を図るためには、乗継抵抗を改善し、更なる効率的かつ効果的な路線・ダイヤへの抜本的な再編の検討が必要である。

【主な意見】

- ・ 市バス運転士の接客サービスは以前に比べ改善されているが、更なる利用者増のためには、より一層のサービス品質の向上に努めるべき。
- ・ 市バスを日頃利用されていない方々に、乗車体験を通じて、便利であるという感じてもらうことが必要
- ・ 市バス専用一日乗車券は、観光客にはよく利用されているが、市民には知らない方も多し。とても便利な商品であるので、市民に向けての周知の強化が必要
- ・ 目的地までの所要時間の情報を提供することによる増客
- ・ バス停広告などを活用し、その広告料収入をバス停留所上屋やベンチの設置費や維持費に充当し、バス待ち環境の向上を図るべき。設置に当たっては、京都市は景観条例が厳しいため、逆にそれを利用した京都らしい「おしゃれなバス待ち環境」を誘引したものとすべき。
- ・ 交差点などで、同じバス停名であるが数箇所に分けて設置されている停留所は、乗換えしやすいようにできるだけ統合すべき。
- ・ 黒字路線をより黒字にできる策を実施すべき。
- ・ 利用者からの目線で乗りやすい路線やパターンダイヤ（毎時同時刻・等間隔発）の実施に努め、分かりやすさを追求すべき。
- ・ 市バスについて、系統によっては特定の地域に集中していることがあるので、路線の再編に当たっては、市バスの乗継抵抗の改善と合わせ、市内周辺部からの乗換を前提として、バス路線を地下鉄に連動させる観点や、さらには、系統を短くして便数を増やす少系統多便型の観点も取り入れた抜本的な路線再編の検討が必要

(イ) コスト削減策

市バス事業については、これまでの取組で経営体質は大きく改善されているが、引き続き安全性の確保に十分留意しつつ、バス車両の更新年数を可能な限り延伸するなど、更なる効率化を図り、コスト削減に全力を尽くすべきである。

【主な意見】

- ・ 骨子に示されたバス車両更新年数の18年への延伸は、大きな決断であるが、延伸に当たっては、点検整備を十分行い、安全性に一層留意することが必要
- ・ 管理の受委託については、営業所ごとで実施して、管理コストの削減を図るべき。
- ・ 管理の受委託については、今後のバス事業を取り巻く経営環境の推移を注視しながら、様々な観点から検討すべき。
- ・ 複数の民間バス路線と市バス路線が重複している路線について、利便性と効率性の観点を踏まえて路線や運賃のあり方を検討すべき。
- ・ 市バスの成績、特に各路線の営業係数を公開し、係数の悪いところは、市民の足としての必要性にも配慮しつつ撤退基準を明確にして、再編に結び付けるべき。
- ・ 効率化を進めるに当たっては、公共交通としてサービスを維持するうえで、ディーセントワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確立という観点にも十分留意する必要がある。

ウ 両事業で取り組むべき事項

(ア) 利用促進を目指したネットワーク機能の強化

市営交通としての重要な役割は、まちづくりと一体となった公共サービスの提供などであり、そのためにも、市バス・地下鉄及び他の公共交通とのネットワーク機能を強化すべきである。

また、増収増客のためには、市内全ての公共交通のネットワークを最大限に活用するとともに、旅客動向を調査・分析したうえで、きめ細かな増収増客の取組を行うべきである。

【主な意見】

- ・ 市営交通としての重要な役割は、市バス・地下鉄を安心・安全・快適に運行することにとどまらず、まちづくりと一体となった公共サービスの提供や、市民や利用者の声を反映させた事業の展開にあり、そのためにも、市バス・地下鉄が一体となったネットワーク機能の発揮が不可欠である。
- ・ 増収を図るためには、乗換時間のダイヤ調整や、回遊性を高めるために集客イベントを複数場所で開催するなど、地下鉄烏丸線と東西線の連携を強化することはもちろんのこと、地下鉄と市バスの一体的な検討が不可欠。その増収策による効果の試算も必要
- ・ 地下鉄駅を起点にした市バス路線の再編など、地下鉄と市バスが有機的に連携した取組が必要
- ・ 民間交通機関も含めた公共交通のネットワークを最大限に活用し増収を図るべき。

- ・ パーソントリップ調査などを用いて各地域の人たちの動き方を分析し、ターゲットを絞った利用促進施策を展開すべき。
- ・ 休日は観光客，平日は，車と自転車の利用者をターゲットとするなど，利用促進施策は休日と平日を分けて考えるべき。
- ・ 春や秋のシーズンやイベント開催時などには，さらにきめ細やかなサービスを実施すべき。
- ・ 通勤・通学の定期券利用のメリットをもっとPRするとともに，発売箇所を拡大することにより，定期券保持者の増加に努めるべき。

(イ) 健全化策の推進方策

利便性の向上など増収増客の取組や人員削減などのコスト削減努力と，金利負担の軽減は次元の異なる課題であり，切り分けて検討する必要がある。また，健全化策のそれぞれの目標を明確にし，効果を検証することも必要である。

【主な意見】

- ・ 利便性の向上など増収増客の取組や人員削減などのコスト削減努力と金利負担の軽減は次元の違う話であり，切り分けて検討すべき。
- ・ 健全化の推進には，資本費低減を検討する「金融チーム」と増収増客などを検討する「交通チーム」に分けて，それぞれの視点から問題を整理していくべき。
- ・ 施策ごとの数値目標を明確にして，P D C A (計画<Plan>，実施<Do>，監視<Check>，改善<Action>)という事業活動のサイクル)の結果に対する評価をすべき。
- ・ それぞれの健全化策がどのように影響し，効果を発揮するのかを明確化すべき。
- ・ 増客の取組は実験的に進めることも必要。また，市民の参加も求めることで，増収にならない実験は点検して中止することも可能となる。
- ・ 今後，インフレや増客が図れるのかなど不確定要素もあるので，それらを想定した複数の経営健全化のシナリオ作成が必要

(2) 市民とともに市を挙げて取り組むもの

ア 都市構造や交通施策のあり方

京都市は，元来，景観や町並みを第一とし，狭隘な道路も多い中，交通混雑を克服する唯一の手段として，地下鉄建設に巨費を投じた。その地下鉄事業の安定的な運営や有効な活用のためには，まちづくりの理念を含めた都市経営の視点から，地下鉄の沿線に施設を整備するなど，全市的に積極的政策を打ち出し，取り組んでいくことが不可欠である。

また，「歩くまち・京都」総合交通戦略と連携して，都心部においては，マイカーから公共交通機関へ転換するようマイカー抑制策を明確にし，他の交通事業者とも連携した全市的な施策を積極的に推進することにより，公共交通機関の利便性を向上させ，増客を図ることが必要である。

【主な意見】

- ・ 地下鉄事業の赤字克服のために、どこを削るかということが計画案（骨子）の中心になっているが、交通局任せではなく、まちづくりの理念を含めた都市経営の視点から、地下鉄の沿線に集客的な施設を整備することやお客様倍増計画を作るなど、全市的な積極的政策を打ち出し、希望と展望を持って取り組むことが必要
- ・ 沿線の施設整備は、単に地下鉄の赤字解消対策ではなく、京都のまちを創造する観点から行うべき。新しい京都の文化を世界に発信するという取組によって、地下鉄の赤字克服を進めていくべき。
- ・ 増客のためには、他の局・他の公共交通事業者とも連携し、都心部において全市的にマイカー、自転車から公共交通への転換施策を展開することが重要
- ・ 公共交通の利用促進のためには、現在自動車や自転車を利用している交通からの転換を図る必要がある。そのために必要なサービスと施策（自動車や自転車利用の抑制策も含めて）をセットで考える必要がある。
- ・ 地下鉄沿線での催し開催など、京都が持っているストック（既存施設など）の有効活用をすべき。
- ・ 地下鉄沿線でのイベント開催による増客策については、マイカーでなく公共交通の利用を促進するなど、事業実施に当たっての施策の融合を図るとともに、イベントそのものについては、単発単独での実施は効果が薄いため、継続的に複数の施設で連携して同時に開催すべき。
- ・ 市全体の観光施策と連携し、特にマイカー利用者をはじめとした観光客に対し、市バス、地下鉄、民鉄、民間バス、JRなど公共交通機関のネットワークを発揮して利用促進につなげることが必要
- ・ 京都の文化を担っている人たちと連携し、新たな観光ルートを確立すべき。
- ・ 寺社・仏閣の観覧料金の家族割引など、子供からお年寄りまでが家族で回れる観光の仕組みづくりが必要
- ・ 地下鉄、市バスの利用がCO₂削減につながるという、環境面での効果を市民にアピールすべき。
- ・ お客様を増やすためには、人口が増加するよう、京都市をもっと魅力ある都市にすることが必要
- ・ 諸外国で実施している市内中心部に車を乗り入れる際の課金（ロードプライシング）や、あるいは、車が駐車した市内周辺部の駐車場からの協力金のような、財源確保策も検討するなど、新しい方法を取り入れながら、特定の地域におけるマイカー流入規制など都市の将来像と組み合わせた都市交通体系の姿を創り出すべき。現在は、公共交通を乗り換える度に初乗り料金を負担することになり、結果的に公共交通の方が、プライシングを行っている状況である。
- ・ 将来的な検討課題として、市長のリーダーシップのもと、世界の先進的事例も取り入れた大胆な公共交通優先型のまちづくりを進めていくべき。

- ・ 公共交通ネットワークの機能向上のためには、モビリティ・マネジメント（公共交通の環境面等への好影響や利用方法の情報提供を行うなど、マイカーからの自発的な転換を促すコミュニケーションを中心とした施策）などの利用促進策、データ分析、コスト削減策などを相互に実施していくことが必要

イ 市民への意識付け、市民に求めること

京都に不可欠な都市装置である地下鉄は、環境に優しい、市民の貴重な財産であり、また市内バス輸送の85%を担う市バスは、日常の足として市民生活に欠かせないものとなっている。全市民がこうした公共交通の重要性を認識したうえで、これを将来にわたって守っていくために自ら果たすべき役割を主体的に考え、市バス・地下鉄を積極的に利用する機運を醸成していく必要がある。

【主な意見】

- ・ 市民が公共交通の役割を真剣に考えて、「市民の財産」という認識を主体的に持ってもらうべき。
- ・ 赤字バス路線を維持するためには、赤字であることを市民に認識してもらい、存続するための課題と利用促進策を検討して、もっと乗車していただけるよう市民に働きかけることが必要
- ・ モビリティ・マネジメントを、全市を挙げて積極的に行うことで、公共交通の利用促進を市民に強く働きかけることが必要
- ・ 市民が地下鉄を習慣的に使いたくなるように、利用促進月間を設けて地下鉄運賃を割り引くことや、地下鉄にまつわるちょっといい話を募集するなど、「地下鉄を利用する」という移動文化を市民に根付かせる必要がある。
- ・ 効率的な路線への抜本的な再編を行うためには、市バスの乗継抵抗改善の工夫と合わせて、乗継に対する市民の理解を得ることが必要
- ・ 乗継抵抗を改善するための、地下鉄駅出入口や交差点付近のバス停留所設置に対する地元などの理解が必要
- ・ 地下鉄が財産であるという市民の意識を高揚させるとともに、資金調達に協力できるよう、市民が購入可能な優待付き企業債や永久企業債の検討

ウ 府警や関係機関に求めること

市バスの増客を図るためには、定時性の確保が最重要課題の一つであり、バス専用レーンの徹底や公共交通優先システム（PTPS）の設置路線拡大など、走行環境の改善に向けて警察等との更なる連携が必要である。

【主な意見】

- ・ 市バスの定時性を確保するため、バス専用レーンの徹底や公共交通優先システム（PTPS）の設置路線拡大など、警察等と連携が必要

エ 一般会計の支援

地下鉄事業においては、今後、一般会計からの更なる支援が不可欠であるが、支援に当たっては、地下鉄の必要性や効果、経営が厳しい要因を市民に説明すべきである。また、一般会計の財政状況が厳しい中、市バス事業の健全化を推進し、少なくともそれによって削減した補助金は、地下鉄事業への支援に活用すべきである。

【主な意見】

- ・ 市バス事業の健全化により削減した補助金を地下鉄事業への支援に活用すべき。
- ・ 市バス事業で削減した補助金を地下鉄の支援に活用するに当たっては、単に地下鉄の財政が厳しいから赤字補填をするのではなく、「地下鉄と市バスが互いに補完しあって公共交通のネットワークとして重要な役割を果たすため」などの積極的な理由を市民に理解していただくべき。
- ・ 更なる一般会計からの支援には、東西線がなかったらどうなるかなど、定量的、客観的に評価し、必要性や波及効果を市民に説明すべき。
- ・ 一般会計からの支援として、新線建設前後の固定資産税評価の上昇額を開発利益相当分と見なし、地下鉄会計に還元してはどうか。
- ・ 地下鉄は巨額なインフラであり、運賃収入のみで短期的に不良債務を解消することは困難。一時的に一般会計から資金を入れ赤字分を圧縮することも検討すべき。
- ・ 一般会計からの支援は不可欠であるが、全国一悪い財政状況になった現状について、過去の原因を客観的・冷静に分析したうえで、真摯に反省すべき。
その際、市民生活にどれだけ役に立っているのかを評価することが必要

オ 地下鉄の運賃制度

収支上5年ごと5%の運賃改定は、将来の資金不足抑制のために不可欠な条件となっていることは理解するが、将来にわたって毎回実施し続けることができるかどうか、改定が旅客減につながる可能性がないか、検討が必要である。

【主な意見】

- ・ 収支上5年5%ごとの運賃改定は、健全化の絶対的条件となっていることは理解するが、改定が旅客減につながる可能性がないかについて検討が必要
- ・ 民鉄の運賃と比較すると、5年毎5%の運賃改定を、将来にわたって毎回実施し続けることができるかどうか疑問である。
- ・ お客様増加策による増客数によっては、運賃改定の必要性や改定率が異なるため、それらの相関関係を明らかにし、増客対策に最大限努力すべき。
- ・ 運賃改定は、「債務償還」と「公正妥当」という2つの基準で判断する必要があり、改定に当たっては、利用者に対する十分な説明が必要

- ・ 複数人乗車や乗換えの場合、地下鉄での移動にかかる費用はマイカーに比べて既に高い。運賃改定に依存することは、マイカーとの価格競争力の低下につながる恐れがある。
- ・ 運賃値下げによる増客と増収効果について研究してはどうか。
- ・ ICカードの利用者には安価で、それ以外の利用者は相対的に高い運賃負担にするなど、運賃制度の抜本的変更を検討すべき。
- ・ 日常的なお客様である市民には安価で利用できるICカードを配り、観光客には、通常の運賃を負担してもらうという考え方も必要

(3) 国への要望

ア 要望に際しての基本姿勢

地下鉄事業の長期収支において、資金不足が大幅に拡大する大きな要因の一つに、建設企業債の元金を限られた期間で償還しなければならないことがある。現金収支が黒字（運賃収入で運営費と建設費返済金のうち利子をまかなえる状態）の場合、民間事業者であれば元金償還を長期にわたって繰り延べることによって事業は十分継続し得るものであり、地下鉄においても大胆な発想で国に対して積極的に制度の見直しを求めていく必要がある。

そして、国への要望、市民への説明に当たっては、景観に配慮して都市中心部で高速道路による渋滞緩和を選択しなかった京都市の特性を説明し、京都を支える都市装置としての地下鉄の必要性等について理解を求めていくことが必要である。

【主な意見】

- ・ 企業債の元金を30年程度の限られた期間で償還しなければならないことが、資金不足拡大の要因となっている。利子を払い続けられる体力があるのなら、民間事業者のように元金の償還は先送りをしてよいのではないか。
- ・ 地下鉄・市バスの公共交通のシステムは市民の大切な財産である。景観に配慮して高速道路を造らなかつたことなど、他都市にはない特色を兼ね備えている京都という都市で、いかに地下鉄が必要かということ盛り込んでいくべき。
- ・ 国に支援を求める理由として、単に財政状況が厳しいというだけでなく、「人々の安全・確実な移動を保障するために、京都市が交通施策の中で公営交通を支える仕組みづくりが必要であり、その維持のために国に支援を求める」とすべき。
- ・ 地下鉄の財政問題については、市として計画時の見通しとの乖離について重く受け止めたうえで、市の努力だけで解決できない問題であるため、国への要望を行うなど抜本的な解決策を検討すべき。
- ・ 国からの支援が難しいなら、民間事業者のように債務の整理も可能にする制度を要望すべき。

イ 長期的に要望していくもの

地下鉄事業の資金不足の拡大を防ぐため、元金償還の借換えや繰延べのための新たな制度の創設等を求めていくことが必要である。また、道路特定財源が一般財源化されたことを踏まえ、公共交通優先のまちづくりの柱となる地下鉄事業の経営安定のための活用を検討することも必要である。

【主な意見】

- ・ 不良債務抑制の課題が、資金手当であることから、負担の大きい元金償還にあわせた借換措置（償還期間の繰延べ）の制度創設を要望すべき。
- ・ 債務の負担を軽減するため、昔の国鉄のように整理会社を作って、債務を移管し、今の低い金利で借換企業債を発行して債務を返す議論をしていくべき。
- ・ 道路特定財源が一般財源化されたことを踏まえ、市民の足を確保する観点から、公共交通優先のまちづくりの柱となる地下鉄事業の経営安定のための活用を検討することが必要
- ・ 財政健全化法の創設により、京都市の地下鉄事業の現状では、市全体が財政再生団体に陥る可能性もあることから、財政健全化法のあり方を含め検討することを要望すべき。

ウ 当面重点的に要望するもの

経営健全化計画案（骨子）に掲げた経営健全化出資の継続と高金利建設企業債の借換制度の拡充に加えて、建設企業債の元金償還の期間延長を実質的に実現するため、他の地下鉄事業者とも連携して、施設の法定耐用年数の延長（トンネル60年→75年）を重点的に要望すべきである。

【主な意見】

- ・ 地下鉄の経営健全化出資制度の延長について、国への要望は不可欠
- ・ 不良債務の抑制策として、元金償還の繰延措置を拡充することが必要であり、そのために施設の法定耐用年数の延長などを求めていくべき。
- ・ 地下鉄事業は、金利の高い時期に借りているため、支払利息が人件費・経費の合計額に匹敵する異常な状況である。できるだけ安い金利のものに借り換えることが必要

参 考 资 料

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 委員名簿

氏名	役職等
◎ 飯田 恭敬 (いいた やすのり)	京都大学名誉教授， 社団法人システム科学研究所会長
位高 光司 (いたか こうし)	日新電機株式会社取締役会長， 京都経営者協会会長， 京都商工会議所常議員
上村 多恵子 (うえむら たえこ)	京南倉庫株式会社代表取締役社長， 社団法人京都経済同友会常任幹事
大島 祥子 (おおしま さちこ)	スーク創生事務所代表， 楽洛まちぶら会事務局
川本 八郎 (かわもと はちろう)	学校法人立命館顧問
木田 喜代江 (きだ きよえ)	公認会計士
木戸 美一 (きど よしかず)	近畿労働金庫常務理事兼執行役員京都地区統括本部長
○ 塚口 博司 (つかぐち ひろし)	立命館大学理工学部教授
土井 勉 (どい つとむ)	神戸国際大学経済学部都市環境・観光学科教授
西村 周三 (にしむら しゅうぞう)	京都大学副学長
南 隆明 (みなみ たかあき)	京都駅ビル開発株式会社代表取締役社長， 京都商工会議所常議員， 社団法人京都経済同友会幹事

◎は座長， ○は副座長

(敬称略)

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 審議経過

平成 21 年 1 月 29 日（木）

第 1 回会議

- ・地下鉄，市バス事業の経営健全化計画案（骨子）の説明と質疑

平成 21 年 2 月 18 日（水）

第 2 回会議

- ・地下鉄事業の経営健全化について
「収入増加策」，「コスト削減策」，「一般会計の支援と国への要望」の 3 つの論点から作成した資料について議論

平成 21 年 3 月 30 日（月）

第 3 回会議

- ・地下鉄事業の経営健全化について
第 2 回会議での意見を踏まえて，追加作成した資料の説明，審議
- ・市バス事業の経営健全化について
「収入増加策」，「コスト削減策」，「一般会計からの補助金」の 3 つの論点から作成した資料について議論

平成 21 年 7 月 1 日（水）

第 4 回会議

- ・地下鉄・市バス事業の経営健全化を図るための中間提言案について

京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議設置要綱

(設置)

第1条 本市バス事業及び地下鉄事業の極めて厳しい経営状況を踏まえ、同事業の経営健全化策について提言を行うため、京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、本市バス事業及び地下鉄事業の経営健全化計画の策定及び推進その他経営健全化の観点から必要と認められる事項に関して提言を行う。

(組織)

第3条 会議は、委員10名程度をもって組織する。

2 委員は、学識経験のあるものなどから、市長が委嘱する。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から平成21年12月31日までとする。

(座長及び副座長)

第5条 会議に座長及び副座長を置く。

2 座長及び副座長は、委員の互選により定めるものとする。

3 座長は、会議を代表し、会務を総理する。

4 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 座長は、会議を招集し、会議の議長を務めるものとする。

2 会議は、必要があると認めるときは、委員以外の専門的知識を有する者を会議に出席させ、その意見又は説明を求めることができる。

(会議の公開)

第7条 会議は、公開するものとする。ただし、座長が公開することが適当でないとする場合はこの限りでない。

2 公開の方法は、会議の傍聴を認めることによることとし、会議の円滑な運営を期するため傍聴に関する要綱を別に定める。

(庶務)

第8条 会議の庶務は、交通局企画総務部企画課において行う。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、座長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成20年12月1日から施行する。

京都市高速鉄道事業経営健全化計画案（骨子） [抜粋]

(1) 計画期間

平成 21～25 年度の 5 年間

(2) 目標

- ① 平成 22 年度に現金収支を黒字化し以後黒字基調を堅持して、不良債務の増加を抑制する。
- ② 1 日あたりのお客様の数を平成 30 年度までに 5 万人の増加を目指す。

(3) 主な健全化策

収入増加策

全市一丸となって増収に努めます。

① お客様増加策の実施

平成 30 年度までに 1 日あたりのお客様の数の 5 万人増加を目指します。(5 万人増による年間増収額は約 33 億円)

ア 地下鉄沿線エリアマップの活用などによる駅周辺の観光をはじめとした施設・催し等案内強化や、IC カードを活用した商業施設との連携、駅周辺での継続的なイベントの開催など、市の関係局区や大学、企業、団体、NPO など全市民の協力を得てお客様の増加に全力で取り組みます。

イ 市バスをはじめ、民間交通機関とのネットワークを最大限に活用し、情報の一体的な発信や乗り継ぎの利便性を向上するなど、お客様の増加を目指します。

ウ 市民の財産である地下鉄を、京都市のまちづくりや経済・文化活動などに最大限に活かすという視点で、全市的な取組として、「二条」「三条京阪」の駅周辺開発の促進や、沿線への大学や集客施設の誘致、公共施設の整備を目指します。

平成 20 年度の 1 日あたりのお客様見込数
33 万 2 千人/日

「京都力」で UP



例えば、1 日 1 車両 1 人増客なら、1 日あたり 4 千人増で、年間約 2.8 億円の増収です。

② 駅ナカビジネスの拡大

平成 25 年度までに年間 5 億円の収入を目指します。

地下鉄駅の空きスペース等を有効に活用する「駅ナカビジネス」を拡大します。

これまでの「駅ナカビジネス」(19 年度決算での収入 5 千万円)

四条駅：「ミニ・コンビニ 都くん」、京都駅：「フレッシュジューススタンド」

北大路駅：コンビニエンスストア「洛マート」、京都駅：雑貨店「KiTTo」

山科駅・太秦天神川駅：ATM 設置、全駅：災害対応型自動販売機 など

更に拡大！

③ 所有資産の有効活用

地下鉄建設に要した残地の売却をはじめ、土地・施設の有効活用を促進します。

④ 運賃改定

年間の増収額は 5% の改定で約 11 億円です。

経営基盤の安定とお客様負担の適正化の視点にたって、現在の地下鉄事業経営健全化計画の 5 年毎 5% の運賃改定を見込んでいます。

① 総人件費の削減 100人以上の職員数削減を目指します。

民間委託化の拡大や業務の効率化による職員数の削減や管理職手当のカットなど総人件費の抑制を図ります。

ア 民間委託化の拡大

(ア) 平成19年度から実施している地下鉄駅職員業務の民間委託について、駅責任者の業務を除き、委託化を拡大します。

【これまでの実施状況】

平成19年4月～ 5駅（十条・くいな橋・蹴上・東山・二条城前）

平成20年1月～ 2駅（西大路御池・太秦天神川）

平成20年4月～ 3駅（北山・五条・二条）

合計10駅で実施中

(イ) 管理監督業務を除く車両保守業務を、全て民間委託とします。

イ 業務の効率化

全ての業務の点検・見直しを行い、効率化による人員削減を図ります。

ウ 管理職手当のカット

京都市全体で実施する緊急の人件費抑制策に加えて、管理職手当のカットを行います。

② 地下鉄設備の更新期間の延長 5年間の更新費用の削減額は16億円です。

開業30年を迎える烏丸線の設備更新について、安全に留意しつつ更新期間を延長します。

【更新期間を延長する主な設備】

・改集札機 13年→18年

・券売機 13年→18年

・昇降機設備 30年→35年

③ 経費の削減 平成25年度予算で20年度経常経費の10%を削減します。

契約手法の改善などあらゆる事業を徹底的に見直し、経常経費の削減を図ります。

④ 高金利建設企業債の借換等による利息負担の軽減

5年間の累計で55億円の収支改善効果があります。

国において創設された「公的資金補償金免除繰上償還」制度を活用した、金利5%以上の高金利建設企業債の借換え（平成19～21年度）により、利息負担の軽減を図ります。

【平成19年度末の利率別企業債残高】

（単位：億円）

	3.0%未満	3.0%以上 4.0%未満	4.0%以上 5.0%未満	5.0%以上	合計
企業債残高	2,537	370	433	505	3,845

① 経営健全化出資の継続

国制度を活用した地下鉄事業経営健全化計画に基づき、平成 25 年度までの出資を継続するとともに、京都市のみを対象とする平成 26 年度以降の制度創設を国に要望します。

【現行計画 平成 16 年度～平成 25 年度に総額 640 億円を出資】

経営健全化出資とは…

平成 15 年度に国において創設された制度で、全国的に経営状況が厳しい地下鉄事業について、不良債務の抑制と財政構造の強化を図るために、国が健全化団体の指定を行い、起債措置に基づく一般会計からの出資を認めるものです。

【制度活用団体 札幌市、横浜市、名古屋市、京都市】

② 三セク区間の直営化に伴う一般会計からの新たな出資

東西線三セク区間の鉄道資産の取得に対して、国の起債措置を受け、一般会計から地下鉄会計に新たに出資を行います。

【平成 20 年度から、約 15 年間に総額 180 億円を出資】

三セク区間の直営化とは…

地下鉄東西線御陵・三条京阪間は、第三セクターが鉄道施設を建設・保有し、これを京都市が線路使用料を負担して借り受け、運行を行ってききましたが、今後の負担軽減と不良債務の抑制を図るため、国と協議を行い、京都市直営方式に改めることとしました。

③ 高金利建設企業債の借換制度の拡充

現在金利 5%以上が対象となっている建設企業債の借換制度について、5%未満も対象となるよう、更なる拡充を国へ要望していきます。

(4) 健全化策実施後の収支見通し

健全化策の実施による効果を見込み、収支見通しを算定しました。健全化による効果は以下のとおりになります。

経常損益の収支改善効果は、5年間で111億円

平成25年度時点で113億円の赤字が28億円改善し85億円の赤字となり、5年間の累計収支改善効果額は111億円に上ります。

現金収支の黒字を1年前倒して達成

現在の「地下鉄事業経営健全化計画」の目標である平成23年度の現金収支（償却前損益）の黒字化を1年前倒し、平成22年度に達成できます。また、平成25年度時点で、11億円の黒字が27億円改善し38億円の黒字となり、累計でも105億円の改善を図ることができます。

不良債務の増加を大幅に抑制

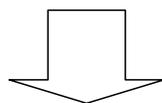
健全化実施前で見込んでいた平成25年度時点の不良債務額439億円は、現金収支を105億円改善することなどにより、335億円の赤字に止めることができ、5年間の増加累計額を6億円増に抑制することができます。

なお、健全化実施後の平成26年度以降で不良債務の大幅な増加が発生する要因としては、現時点では平成26年度以降の健全化出資制度が見込めないこと、また、平成29年度では企業債の償還額が多額に上る時期が到来することによるものです。【別表6】

【健全化策実施前】

(単位：億円)

年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
経常損益	△156	△137	△124	△118	△113	△101	△84	△79	△93	△102
現金収支 (償却前損益)	△18	△1	6	11	11	9	26	31	21	19
△不良債務 (資金不足額)	△349	△365	△389	△415	△439	△522	△593	△678	△822	△944
資金不足比率 (%)	149.5	149.4	159.3	169.7	179.6	213.6	231.9	264.8	321.4	368.8



【健全化策実施後】

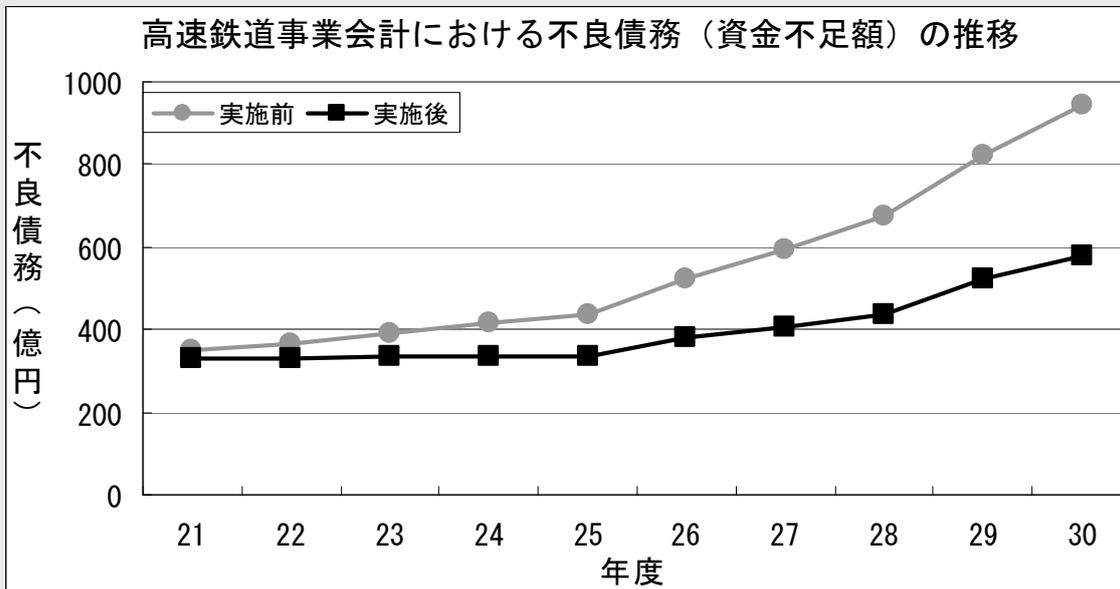
(単位：億円)

年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
経常損益	△146	△115	△101	△93	△85	△69	△44	△32	△46	△45
現金収支 (償却前損益)	△8	21	28	35	38	40	65	76	67	72
△不良債務 (資金不足額)	△329	△330	△334	△335	△335	△381	△407	△439	△524	△576
資金不足比率 (%)	139.4	132.6	133.0	132.5	131.4	145.9	145.9	154.1	180.3	194.5

○健全化策の実施(P.8~10)による効果を見込み、平成26年度以降は25年度時点の効果が続くものとして算定しました。

○お客様の数について、1日あたりの人数は平成21~25年度は2千人ずつ増加、26~30年度は8千人ずつ増加し、30年度では38万2千人と見込みました。

【別表 6】 健全化策実施前後の不良債務の推移比較（10 年間）



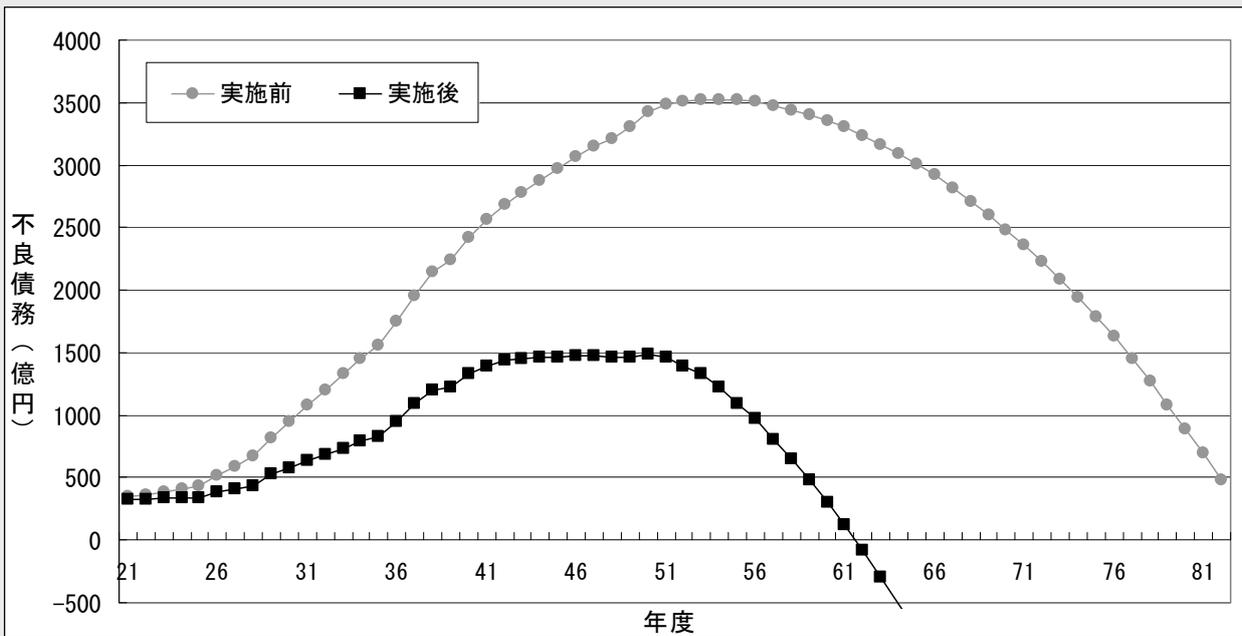
(5) 不良債務の将来見通し

長期的な視点にたって、地下鉄事業の経営健全化を図るため、不良債務の将来見通しを試算しました。経営健全化策の実施前後を比較すると、不良債務の最大値は大幅に減少し、解消年度も23年早くなるものの、不良債務の最大値は1,490億円と多額に上っています。【別表7】

このため、長期的な収支改善を図るには、大幅なお客様の増加、運賃改定に加えて、健全化出資制度の継続や建設企業債の借換制度の拡充による利息負担の軽減など、国からの制度的な支援が不可欠です。

【別表7】健全化策実施前後の不良債務の推移比較（長期）

	健全化実施前	健全化実施後
不良債務最大値	3,526億円	1,490億円
	平成54年度	平成50年度
不良債務解消年度	平成85年度	平成62年度



※健全化実施後のお客様の数は平成30年度と同様の38万2千人で見込んでいます。5年毎5%の運賃改定を見込んでいます。

京都市自動車運送事業経営健全化計画案（骨子） [抜粋]

(1) 計画期間

平成 21～25 年度の 5 年間

(2) 目標

黒字基調を堅持し、一般会計補助金の削減を図りつつ、平成 30 年度における不良債務の解消を目指す。

(3) 主な健全化策

収入増加策

お客様の視点に立ち、増客・増収に取り組みます。

① お客様増加策の実施

1 日あたりお客様数 7 千人増を目指します。
(平成 19 年度 313 千人→25 年度 320 千人, 7 千人増による年間増収額は約 4 億円)

ア 増客に向けた系統・ダイヤの編成

臨時バスの増強や、市内主要駅と学校・観光地を結ぶ急行路線の運行など、地下鉄をはじめ民間交通機関とのネットワークを生かしたお客様の増加につながる系統・ダイヤを編成します。

イ バス待ち環境の向上



新たにバス停広告を導入し、広告料収入を財源としてバス停上屋やベンチを設置するなど、バス待ち環境を向上させることにより、お客様の増加を図ります。

(イメージ)

ウ 定時性の向上

市の交通施策や京都府警察と連携して走行環境を改善することにより、定時性を確保し、市バスの利用促進を図ります。

エ マイカーから市バス利用への転換

市の総合交通戦略や地球温暖化対策の取組と連携し、市民の協力を得て、マイカーから市バスへの乗り換えを促進します。



例えば、京都市の 147 万市民が、年にさらに 1 往復ご乗車いただければ、1 日あたり 8 千人増で、およそ年間 5 億円の増収です。

② 所有資産の有効活用

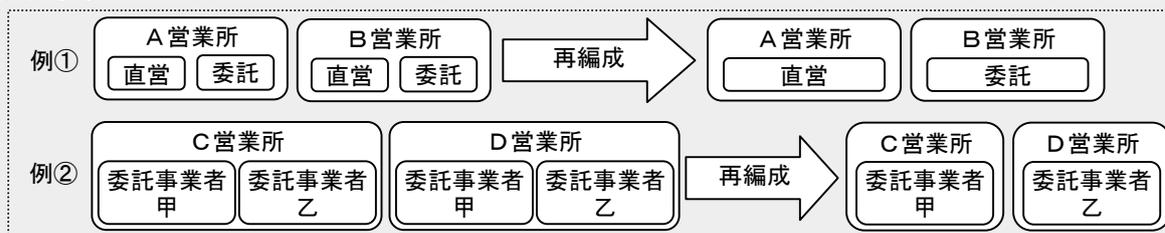
営業所敷地などの民間活用を促進します。

① 総人件費の削減 ← 60人以上の職員数削減を目指します。

営業所の再編成、民間委託化、組織・体制のスリム化等による職員数の削減や管理職手当のカットなど総人件費の抑制を図ります。

ア 営業所の再編成

現在、事業規模の2分の1で実施している「管理の受委託」について、直営と委託又は、複数の委託事業者で運行を分担している営業所を見直し、再編成することにより、管理コストの削減（直営の人員削減と委託事業者への委託料削減）を図ります。



イ 自動車整備業務の民間委託化

管理業務を除く自動車整備業務（法定点検やそれに伴う整備、故障対応、日常点検など）を、全て民間委託とします。

ウ 業務の見直しによる組織・体制のスリム化

全ての業務の点検・見直しを行い、組織・体制のスリム化を図り、人員の削減と嘱託化を推進します。

エ 管理職手当のカット

京都市全体で実施する緊急の人件費抑制策に加えて、管理職手当のカットを行います。

② バス車両の耐用年数の大幅な見直し

更新年数を14年から18年に延伸します。（5年間の更新費用の削減額は10億円）

安全に十分留意して、現在の車両更新年数である14年を、原則、民間で上限とされている18年に延伸するとともに、各年度の更新車両数を平準化します。これにより、一般会計からの市バス購入費に対する補助金を削減します。

③ 経費の削減 ← 平成25年度予算で20年度経常経費の5%を削減します。

あらゆる事業を徹底して見直し、経常経費を削減します。

④ 定期観光バス事業からの撤退

現在、京阪バス42両と市バス5両で運行していますが、市バス部分の収支赤字が解消できないため、京阪バスの了解を得て、定期観光バス事業から撤退します。

なお、市バスの観光系統については、これまで以上に充実を図ります。

① 生活支援路線補助金の縮減

5年間累計で10億円を削減します。

引き続き、市民生活に必要な路線を維持するため、生活支援路線補助金は継続しますが、補助金総額の縮減を図ります。

【参考】平成19年度決算 12億円

生活支援路線補助金とは…

平成15年4月の「京都市交通事業審議会」からの提言に基づき、平成16年度から措置された補助金で、赤字であっても市民生活に必要な市バス路線である「生活支援路線」を守り、市バスのネットワークを維持するための一般会計からの財政支援です。

② 市バスの購入費に対する補助金の縮減

5年間で、更新年数延伸により18億円、補助率の見直しにより11億円、合計29億円を削減します。

市バスの更新年数を14年から18年に延伸することにより、市バス購入費に対する補助金を削減します。あわせて、一般会計からの補助率を削減します。

【参考】平成19年度決算 18億円

市バス購入費に対する補助金とは…

昭和53年度から措置されている一般会計からの補助金で、環境にやさしいバス車両の導入、バリアフリー施策の促進及び市バス事業に対する財政支援を目的としています。

(4) 健全化策実施後の収支見通し

○健全化策の実施による効果に基づき、収支見通しを算定しました。

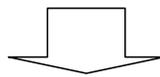
○健全化努力による財政効果額は5年間累計で47億円となる見込みです。これにより、一般会計補助金を5年間累計で39億円削減するとともに、平成28年度には資金不足比率20%を下回り、目標としている平成30年度には不良債務が解消します。【別表6】

○平成31年度以降は、経常損益の黒字分を、一般会計からの市バスの購入費に対する補助金の更なる削減に充当することが可能となります。

【健全化策実施前】

(単位：億円)

年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
経常損益	6	5	5	10	14	16	18	17	17	18
累積欠損金	△113	△108	△104	△95	△80	△65	△48	△31	△14	3
△不良債務 (資金不足額)	△110	△98	△94	△93	△91	△87	△71	△53	△34	△14
資金不足比率 (%)	57.8	51.8	49.2	49.1	47.9	45.6	37.4	27.8	17.8	7.4

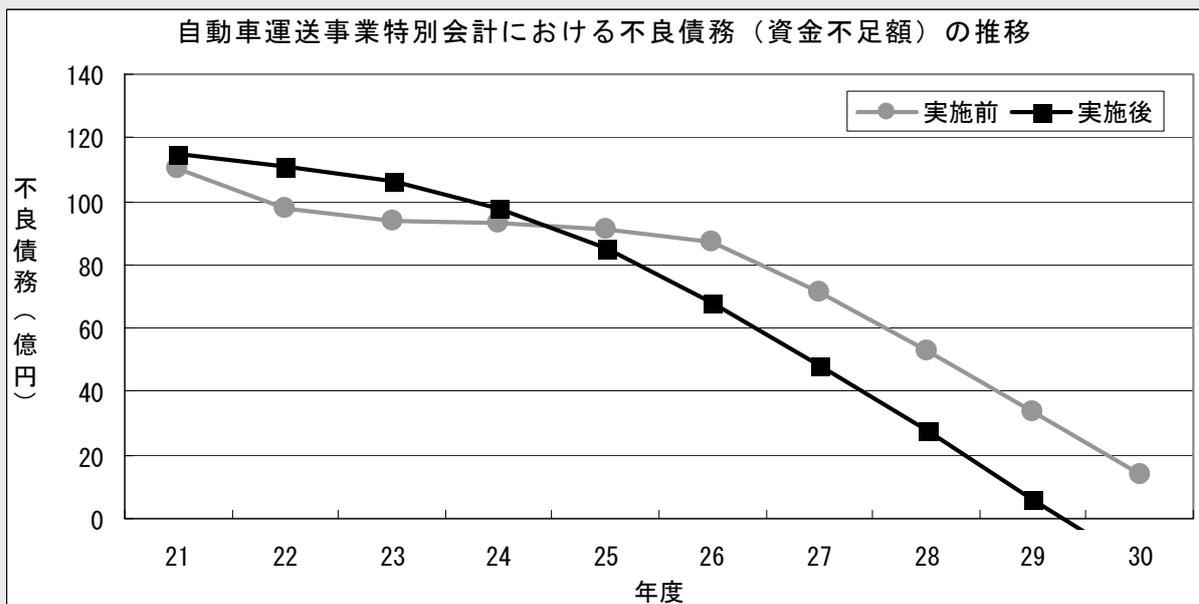


【健全化策実施後】

(単位：億円)

年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
経常損益	2	5	7	14	20	20	23	22	22	24
累積欠損金	△117	△112	△105	△91	△72	△53	△30	△8	14	38
△不良債務 (資金不足額)	△115	△111	△106	△98	△85	△68	△48	△28	△6	15
資金不足比率 (%)	60.2	57.7	54.8	50.9	43.9	35.2	25.1	14.6	3.1	—

【別表6】 健全化実施前後の不良債務の推移比較



用語解説

【ア】

* IC カード

… プラスチック製のカードに極めて薄い IC チップ（半導体集積回路）を埋め込んだもの。磁気カードに比べて保存できる情報量が多く、データの暗号化などによりセキュリティも強化されている。

データを読み書きする方式の違いによって「接触式」と「非接触式」に分けられる。交通機関の乗車券として導入されている IC カードは「非接触式」で、改札機等に直接投入することなく、触れる（かざす）ことで処理できる。

* 「歩いて楽しいまち」

… 「京都市基本計画」における施策のひとつであり、同計画では美しい町並み景観の形成、自動車流入の抑制や安全な自転車利用の促進などを進めることで「歩くまち・京都」の実現をめざすとしている。

* 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

… 京都市基本計画に掲げる、歩いて楽しい「歩くまち・京都」の実現を目指し、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの幅広い観点から、京都にふさわしい交通政策マスタープランとして策定する、「歩くまち・京都」総合交通戦略の施策目標や具体的施策について提言を行うため設置された審議会

* 営業係数

… 100 円の収入を得るためにかかる費用を系統ごとに算出した経営上の指標。100 未満であればその系統は黒字、100 を超えていれば赤字ということになる。

平成 19 年度決算において、市バス 74 系統のうち、12 系統が黒字、62 系統が赤字となっている。

* 駅ナカビジネス

… 地下鉄駅施設の一部を商業スペースとして有効利用するもの。京都市では、災害対応型自動販売機の全駅設置、銀行 A T M の設置拡大、スイーツのワゴン販売など、平成 20 年度からその取組を強化している。

* L R T

… Light Rail Transit：軽量軌道公共交通機関の略。次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム。

【カ】

* 開発利益

… 鉄道や道路をはじめとした公共施設等の整備による地価の上昇によって得られる利益

*環境モデル都市

… 温室効果ガスを大幅に削減する社会（低炭素社会）の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市。現在、13市区町村が国から選定されている。

京都市は平成21年1月23日に選定され、温室効果ガスの削減目標として、2030年までに1990年レベルから40%削減、2050年までに60%削減とする中長期目標を設定して取組を進めている。また、長期的には温室効果ガスを「削減する」ことに留まらず、「排出しない」という観点に立って、「カーボン・ゼロ都市に挑む」ことを基本姿勢としている。

*管理の受委託

… 道路運送法第35条による運営方式。バス事業における経費の中心を占める人件費を抑制する手法。委託者（京都市）が路線の確保、ダイヤ、運賃などの決定に責任を負いつつ、車両を保有しながら、運転業務、運行管理業務、車両整備業務のみを受託者（民営バス事業者）に委託するもの

*京都議定書

… 1997（平成9）年に京都で開催された「気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）」で採択された、地球温暖化防止に向けた国際的な取り決めで、2005（平成17）年に発効した。

日本では、2012（平成24）年までに、温室効果ガス（二酸化炭素など）の排出量を1990年比で6%削減しなければならないこととなっている。

*経営健全化出資

… 平成15年度に国において創設された制度で、全国的に経営状況が厳しい地下鉄事業について、不良債務の抑制と財政構造の強化を図るために、国が健全化団体の指定を行い、起債措置に基づく一般会計からの出資を認めるもの

*経常収支

… 主たる営業活動により生じた経常収益（運賃収入、広告料、補助金など）と経常費用（人件費、経費、減価償却費、支払利息など）を差し引きしたもの

*系統

… 起点と終点が同じで、かつ同じ経路を通るバスの運行形態を表す単位。市バスの場合、個々の系統に番号が付されている。

*現金収支

… 経常収支から現金が不要な減価償却費を除いたもの

*公共交通優先システム（PTPS）

… バスの車載装置から発信された位置情報を、路上に設置した光学式車両感知器（光ビーコン）で感知し、バスの進行にあわせて前方の信号機群を制御（青の延長や赤の短縮）して優先通行を図るシステムのこと

市バスでは、平成13年4月から京都府警と共同で実施している。

***高金利建設企業債の借換制度**

… 高金利の地方債の公債費負担を軽減するため国において創設された「公的資金補償金免除繰上償還」制度

これまで公的資金の繰上償還を行う場合は、利子相当分を補償金（違約金）として支払わなければならなかったが、平成 19 年度から平成 21 年度までの 3 年間に限り、借入利率 5%以上の公的資金の借入金について、繰上償還を行う場合、補償金が免除されるもの

【サ】

***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」の略称。地方公共団体の財政破綻を未然に防ぐことを目的として、平成 19 年 6 月に制定された。同法では、一般会計に加えて特別会計、公営企業会計等も含めた地方自治体全体の財政状況や、個々の公営企業の財政状況を示す指標の数値を算定、公表することが義務付けられ、当該数値が一定の基準に該当した場合は、法に基づく改善の取組を行っていくこととされている。

公営企業に係る指標は、不良債務の営業収益に対する比率である「資金不足比率」であり、これが 20%以上である場合に、法に基づく「経営健全化団体」となり、議会の議決を経た経営健全化計画の策定などが義務付けられる。

***資金不足（＝不良債務）**

… 日常の運転資金不足額のことであり、言い換えれば、支払に支障をきた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

***市バス専用一日乗車券**

… 市バスの均一区間で一日何回でも利用できる乗車券。平成 12 年 4 月に 700 円から 500 円に値下げされた。

***資本費平準化債**

… 地下鉄の建設等に要した借入金について、年度間の元金負担の平準化を図る制度

【タ】

***道路特定財源**

… 道路の整備とその安定的な財源の確保のためとして創設された制度。受益者負担の考え方にに基づき、自動車利用者に対し、燃料の消費、自動車の取得・保有時などに税負担を課す。税収の使い道が道路関係の費用に特定される。

【ハ】

***パーソントリップ調査**

… 交通の原点である「人の動き」に着目して、交通の実態を総合的に捉えようとする調査で、都市計画、交通計画に生かしていくことを狙いとしたもの

*バス等専用レーン

- … 路線バス等のみが通行可能で、一般車は通行が禁止されている車線のこと
京都市では1974（昭和49）年に導入され、現在は、朝・夕のラッシュ時間帯の規制で計91.72kmの指定路線がある。

*パターンダイヤ

- … 一定時間の間隔あるいは毎時同時刻での運行ダイヤの設定を行うこと

*不良債務（＝資金不足）

- … 日常の運転資金不足額のことであり、言い換えれば、支払に支障をきた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

*法定耐用年数

- … 機械設備など企業の固定資産が物理的・経済的に使用可能な年数として、法令で定めた年数。老朽化による資産価値の目減り分を経費として計上する減価償却制度の基準となる。

【マ】

*モータリゼーション

- … 自動車が普及し、人々の生活のなかで広範に利用されるようになる現象

*モビリティ・マネジメント：Mobility Management

- … 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すもので、市民や、子ども・学生、通勤者、観光客など対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組

【ラ】

*路線

- … 起点、終点、経路の一部が共通する系統をあわせた総称であり、市バスが運行する交通線としての道路のこと

*ロードプライシング

- … 道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図るため、特定の地域に進入または通行する車から料金を徴収する制度