

京都市高速鉄道事業経営健全化計画

＜計画の基本的考え方＞

- 京都市の地下鉄は、現行の「地下鉄事業経営健全化計画」（平成16年3月）等の取組により、現金収支（償却前損益）の黒字化（運賃収入で運営費と建設費返済金の利子分が賄える状況）に近づいているものの、建設費などの長期借入金である企業債残高が約5,000億円、日常の運転資金の不足額である累積資金不足（不良債務）も300億円を超え、財政健全化法に基づく資金不足比率は、経営健全化団体となる指標である20%を大きく上回っている。
- また、現行の計画が終了する平成26年度以降、経営健全化出資がなくなれば、現行の計画で定めている5年毎5%の運賃改定を見込んだとしても累積資金不足が大幅に拡大し、事業の継続が危ぶまれる状況にある。
- このため、今回の新たな計画では、資金不足比率を早期に20%未満へ引き下げることに加え、将来にわたって地下鉄事業を安定的に運営するため、長期的に資金不足の最大値を事業存続が可能となるような程度に抑制することを目標とした。また、運賃改定についても必要最低限に抑えることを目指した。
- 今回の計画は、次の1から3の取組により、10年間の計画期間の上半期に運賃改定をお願いせざるを得ないものの、その1回に抑えたいうで、上記の目標を実現する内容とした。
  - 地下鉄を活かしたまちづくりや政策を積極的に推し進め、地下鉄の利便性向上や駅周辺への集客施設の誘致などによる、1日当たりお客様数の5万人増をはじめとした収入増加策
  - 駅職員業務の民間委託化による人件費の削減などのコスト削減策
  - 一般会計からの支援
    - 国において制度拡充が行われた健全化出資制度を活用した出資金の増額
    - 市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した支援
- この計画の達成には、5万人の増客目標の実現が不可欠であるが、これは並大抵のことではなく、市民の皆様の協力のもと、市を挙げて、「環境モデル都市」の取組や『『歩くまち・京都』総合交通戦略』で目指しているマイカーから公共交通機関への転換を強力に推進していく。

1 計画期間と目標

- 計画期間  
平成21～30年度（資金不足比率20%未満となる年次までの10年間）
- 目標
  - 平成21年度に現金収支を黒字化し、平成30年度までに資金不足比率を20%未満に引き下げる。
  - 1日当たりのお客様数について、平成30年度までに5万人の増加を目指す。
  - 計画期間終了後の長期収支見込みにおいて、累積資金不足の最大値を1,000億円未満に抑制し、その早期解消に努める。

2 主な健全化策

- 収入増加策
  - お客様増加策の実施（1日当たりのお客様数の5万人増加を目指す。）
  - 駅ナカビジネスの拡大（四条駅の改修など）
  - 所有資産の有効活用

④ 運賃改定

計画の上半期に5%の運賃改定を見込む。旅客数が平成30年度までに目標の5万人増に達しないなど計画上の収支改善が図れない場合は、目標達成のため、更に30年度に再度改定が必要

(2) コスト削減策

- 総人件費の削減（100人以上の職員数の削減など）
- 地下鉄設備の更新期間の延長（改集札機など1～5年の延長）
- 経費の削減（経常経費の13%を削減）
- 高金利建設企業債の借換えによる利息負担の軽減（金利5%以上のものを対象）
- 外郭団体の整理統合（2団体→1団体）

(3) 一般会計支援等の拡充

- 経営健全化出資の拡充  
期間延長などの制度拡充に伴い、国の同意に基づく起債を前提に、計画期間中の平成22年度から平成30年度までの間、新たな基準に基づき、一般会計からの出資を拡大（㉒～㉓ 総額830億円）
- 地下鉄施設の実耐用年数を考慮した企業債償還期間の延長  
企業債のうち資本費平準化債の償還期間を延長（20年→30年）
- 三セク区間の直営化に伴う一般会計からの新たな出資
- 市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した一般会計からの支援（㉒～㉔ 総額53億円、㉕～ 毎年23億円）

3 健全化策実施後の資金不足比率と累積資金不足の将来見通し

- 資金不足比率（解消可能資金不足控除後）は、平成30年度で20%未満に到達

年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
資金不足比率(%)	126.8	125.7	114.0	96.9	73.6	66.6	41.5	20.7	24.7	-

- 累積資金不足の長期的な見通しは、以下のグラフのとおりとなる。

