

(広報資料)

令和4年度

市バス・地下鉄事業決算概要



令和5年8月2日
京都市交通局

担当:企画総務部 財務課

TEL:075-863-5080

令和4年度市バス・地下鉄事業決算概要

令和4年度決算概要

- (1) 決算の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- (2) 決算の主要数値・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- (3) 1日当たりのお客様数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

重要課題への対応

- (1) 明確な理念に基づく「なりふり構わない経営改善」の取組・・・ 3
 - ア…経費削減策
 - イ…利用促進・収入増加策
 - ウ…要望活動の実施や支援制度の活用等
- (2) 観光利用の回復を見据えた取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
 - ア…市バスの輸送力の再配分・増強等
 - イ…地下鉄を生かした移動経路の分散

主要事項

- (1) 安全確保・利便性向上の取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
 - ア…新型コロナウイルス感染症対策
 - イ…安全輸送の徹底
 - ウ…利便性と快適性の向上
- (2) SDGsの達成への貢献や本市の成長戦略に寄与する取組・・・ 10
- (3) 「経営状況の見える化」の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

市バス・地下鉄の財政状況（前年度決算比較）

- (1) 市バス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- (2) 地下鉄・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

この決算概要は「令和5年度予算概要」でお示しした「予算編成の基本方針」に沿って構成しています。

- ・各項目に記載している事業費は消費税を含む決算額を表示しています。
- ・「臨時交付金」は新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用して実施した取組です。
- ・「国庫補助金」は国土交通省等が所管する交通事業者向けの補助金を活用して実施した取組です。
- ・「経営ビジョン【改訂版】」は令和4年3月策定の「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」のことを示します。
- ・「計画」は令和4年3月策定の「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」のことを示します。

1 令和4年度決算概要

(1) 決算の概要

ア 令和4年度は新型コロナウイルス感染症の影響によるお客様数の減少が継続し、運賃収入は令和元年度からの3年間で両事業合計約325億円の減収（令和5年度に入り直近の御利用状況は大きく改善）

- ① 年間を通して行動制限が取られることもなく、特に10月以降は「水際対策の緩和」や「全国旅行支援」の影響によりお客様数は回復基調になったものの大幅な減少が継続
- ② 市バスの1日当たりのお客様数は、30万9千人で前年度比では4万1千人（+15.6%）の増となったが、コロナ前の令和元年度比では▲5万1千人（▲14.2%）の減
- ③ 地下鉄の1日当たりのお客様数は、34万8千人で前年度比では5万3千人（+18.0%）の増となったが、コロナ前の令和元年度比では▲5万4千人（▲13.4%）の減
- ④ 両事業の運賃収入は、令和元年度と比較して令和2年度と3年度の2か年の合計で約270億円の減収であったが、令和4年度でさらに56億円拡大（市バス21億円、地下鉄35億円）し、3年間で約325億円となった

イ 運賃収入の減収が大きく市バス・地下鉄とも3年連続の経常赤字となる厳しい経営状況の中でも、安全輸送を使命とする交通事業者として安全・安心の取組を最優先に、利便性向上策も着実に推進するなど将来を見据えた投資をしっかりと実施

- ① お客様の御利用状況に応じたダイヤの見直しや駅有人改札業務のリモート化等の経費削減を徹底したが運賃収入の減収が大きく赤字決算となった
- ② 市バスの経常損益は▲8億円で3年連続の赤字となるが、特別減収対策企業債の発行により財政健全化法上の累積資金不足は生じない
- ③ 地下鉄の経常損益は▲7億円で3年連続の赤字となり、累積資金不足は約434億円となるが、特別減収対策企業債の発行や、お客様数の回復により営業収益や現金収支が改善したことで、計画から2年前倒しで経営健全化団体から脱却
- ④ 新型コロナウイルス感染症対策をはじめ、地下鉄烏丸線北大路駅の可動式ホーム柵の供用開始や市バスのドライブレコーダーの更新など安全対策への投資を行うとともに、ICカードによるポイントサービス「もえポッ」の開始（令和5年4月）に向けた機器整備など利便性向上の取組を推進

ウ 燃料費や人件費（運行や整備等に係る委託料）高騰の影響を踏まえ、引き続き「経営ビジョン【改訂版】」に基づく経営健全化の取組を推進

- ① 地下鉄は積極的な国への要望活動により実現した国の財政支援措置の効果がありわけ大きく、累積資金不足の抑制が図れるため、更なる経営努力が前提となるものの、運賃改定を回避
- ② 市バスは経営改善やお客様数の回復の効果は一定見込めるものの、燃料費や人件費（運行や整備等に係る委託料）の高騰の影響などから、運賃改定を見込まざるを得ない状況に変わりはなく、引き続き、アフターコロナのお客様の動向や収支状況を見定めつつ、あらゆる経営改善を実施

(2) 決算の主要数値

【市バス】

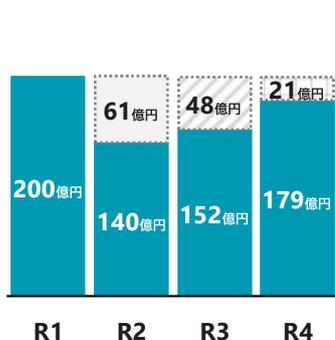
	3年度決算 A	4年度決算 B	増▲減 B-A
在籍車両数	801両	801両	—
走行キロ数 〔1日平均〕	84.2千km	81.4千km	▲2.8千km
経常損益	▲35億円	▲8億円	27億円
累積欠損金	14億円	22億円	8億円
累積資金不足	4億円	7億円	3億円
年度末企業債 残高	77億円	80億円	3億円

【地下鉄】

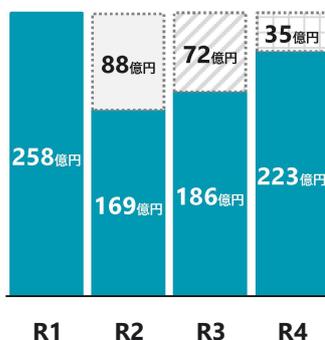
	3年度決算 A	4年度決算 B	増▲減 B-A
在籍車両数	222両 〔37編成〕	222両 〔37編成〕	—
走行キロ数 〔1日平均〕	56.9千km	56.8千km	▲0.1千km
経常損益	▲38億円	▲7億円	31億円
累積欠損金	3,118億円	3,124億円	7億円
累積資金不足	417億円	434億円	17億円
年度末企業債 残高	3,403億円	3,345億円	▲58億円

(運賃収入の減収状況) ※税抜

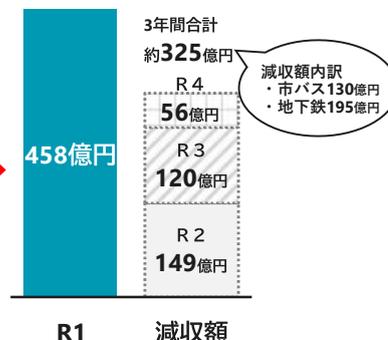
【市バス】



【地下鉄】



【市バス+地下鉄】



(3) 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 B	4年度		対前年 増減率		(参考) 元年度比 増減率 (C-A)/A
				4年度 予算	4年度 決算 C	増減 C-B=D	D/B	
市バス	357	248	268	275	309	41	15.6%	▲14.2%
うち定期	96	72	78	78	87	9	12.2%	▲12.2%
うち通勤	72	63	62	61	68	6	8.1%	▲9.1%
うち通学(大学)	17	5	9	9	14	5	44.2%	▲22.7%
うち定期外	187	99	114	124	149	35	30.8%	▲20.2%

令和5年度の御利用状況
4月 338千人 (▲17.4%)
5月 338千人 (▲8.3%)
6月 335千人 (▲8.2%)
※増減率は令和元年度
同月比較

【地下鉄】

(単位: 千人/日)

	元年度 A	2年度	3年度 B	4年度		対前年 増減率		(参考) 元年度比 増減率 (C-A)/A
				4年度 予算	4年度 決算 C	増減 C-B=D	D/B	
地下鉄	400	267	295	304	348	53	18.0%	▲13.4%
うち定期	168	124	139	135	154	15	11.1%	▲9.3%
うち通勤	109	96	95	92	102	7	6.9%	▲7.2%
うち通学(大学)	40	15	27	24	34	7	27.8%	▲16.6%
うち定期外	208	119	132	145	171	39	29.3%	▲18.1%

令和5年度の御利用状況
4月 378千人 (▲8.5%)
5月 396千人 (▲7.3%)
6月 391千人 (▲6.6%)
※増減率は令和元年度
同月比較

2 重要課題への対応

(1) 明確な理念に基づく「なりふり構わない経営改善」の取組

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、経費削減や利用促進・収入増加に向けて中長期的な展望に立ち、明確な理念に基づいた「なりふり構わない経営改善」の取組を推し進めるとともに国等への要望活動を実施するなど、より一層の経営健全化を推進

ア 経費削減策（削減効果額市バス約 10.6 億円、地下鉄約 4.9 億円）

【市バス】

- ① 御利用状況に応じたダイヤの見直し（令和4年3月）によるバス運転士数の適正化による総人件費の削減
 - ・急行系統等の休止や深夜バスの廃止
 - ・早朝のラッシュ時間帯は堅持しながら運行回数が多い系統を中心に昼間時間帯以降のダイヤ見直し
 - ・民間バス（京都バスや西日本ジェイアールバス）との連携強化
- ② 在籍車両数の減に伴う各種費用の削減（816両→801両）
- ③ リース方式でのバス車両の調達による企業債償還負担の軽減（令和2年度から毎年度2両、令和5年度時点で累計8両）
- ④ 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）
- ⑤ 運転計画（令和5年3月）の実施見送りによる車両の行先表示やバス停等の案内表示に係る修正費用の抑制

【地下鉄】

- ① 御利用状況に応じたダイヤの見直し
 - ・21時以降の夜間時間帯の減便（令和4年3月）
 - ・11時台から14時台での烏丸線・東西線それぞれ計4往復の減便（令和4年12月）
- ② 駅有人改札業務のリモート化などによる総人件費の削減
 - ・令和4年11月…山科駅、三条京阪駅、二条駅
 - ・令和5年4月…今出川駅（南改札）、竹田駅（南改札）
- ③ 改集札機の更新台数の見直しやIC専用化等による保守管理費用等の削減
- ④ 駅舎等照明のLED化の推進による省エネ対策
 - ・設計…蹴上駅、烏丸御池駅
 - ・工事…松ヶ崎駅、三条京阪駅、二条駅、烏丸線トンネル
- ⑤ 烏丸線新型車両の導入による電力使用量の削減

イ 利用促進・収入増加策

- ① 公営交通 110 周年記念をはじめとするイベント等の実施
 - ・職員の考案による 110 周年記念ロゴマークやキャッチフレーズによる P R
 - ・現役の市バス・地下鉄運転士が店長を務める「交通局ポップアップストア」を今出川駅に期間限定で出店し 110 周年記念ピンバッジ等のオリジナルグッズや廃品の販売等を実施
 - ・立命館大学映像学部と連携した「110 周年に感謝をこめて、これからも。」P R映像の制作
 - ・上下水道局と連携した 110 周年を記念したキーワードラリーの実施等
 - ② プロスポーツチームと連携した利用促進の取組等
 - ・京都サンガ F. C. と連携した「地下鉄・バス 1 日券」購入者向けのサンガグッズのプレゼント（令和 4 年 10 月）
 - ・京都ハンナリーズのラッピングバスの運行開始（令和 4 年 12 月）
 - ③ 「地下鉄の日」（5 月 29 日）に合わせたオリジナルグッズや廃品の販売
 - ④ 東西線開業 25 周年を記念し、職員がデザインした缶バッジを地下鉄駅構内でプレゼントする企画の実施
-
- 缶バッジのデザイン
- ⑤ 商工会議所等の経済団体や大学への定期券の利用促進 P R の展開
 - ⑥ 駅ナカビジネスをはじめ広告料収入や廃品等の販売による収入増加策
 - ・駅ナカ収入 10.1 億円
 - ・広告料収入市バス 3.1 億円、地下鉄 6.4 億円
 - ・廃品売上市バス 1,644 万円、地下鉄 189 万円
 - ⑦ 「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利用促進の取組の実施
 - ⑧ 民間事業者等と連携した「チーム『電車・バスに乗るっ』」の枠組みによる公共交通利用促進に向けた取組の実施
 - ⑨ お客様 1 人当たり運賃の引き上げに向けた各種割引乗車券の見直し
 - ・ I C カードによるポイントサービスの導入（令和 5 年 4 月）
P i T a P a、I C O C A 限定のポイントサービス「もえポっ」（乗継ポイントや利用額ポイント、バス I C 24 H チケット）の導入
 - ・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 I C カードを対象とした乗継割引、P i T a P a 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 月末で廃止）

「もえポっ」に
約 4 万人が登録！
※R5.6 末時点



地下鉄・市バス応援キャラクター「太秦萌」

ウ 要望活動の実施や支援制度の活用等

① 国への要望活動の実施

- 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「資本費負担緩和分企業債」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

地下鉄事業については、積極的な国への要望活動により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、更なる経営努力が前提となるものの、運賃改定を回避

② 京都府に対し経営危機に直面する市バス・地下鉄事業への財政支援を求める要望を実施

③ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用

(単位：百万円)

	市バス	地下鉄	合計	備考
感染症対策	6	98	104	当初予算
ポイントサービス	120	110	230	5月補正
オープンデータ化	42	-	42	5月補正
燃料高騰支援	218	398	616	6月、2月補正
合計	386	606	992	

(2) 観光利用の回復を見据えた取組

コロナ禍からの観光利用の回復も見据え、市民生活と観光の調和に向けて、関係部局とも連携しながら市バスの一部路線・時間帯で生じる混雑への対策を強力に展開

ア 市バスの輸送力の再配分・増強等

- ① 令和6年春実施予定の新ダイヤに向け「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」を開催（5回）し、本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増強等をはじめとする混雑対策と今後の市バス路線・ダイヤの在り方について検討
- ② 観光シーズンにおける臨時バスの運行等
 - ・従来からの京都駅を起点とした東山・金閣寺方面に加え、北大路駅や二条駅等の結節点を生かした臨時バスの運行
 - ・臨時系統における分かりやすさ向上のため市バスの行先表示器に「楽洛 東山ライン」などの愛称を付加
- ③ 京都駅前バスターミナルをはじめ、五条坂、金閣寺道、銀閣寺道等の主要観光地の最寄りバス停及び地下鉄駅等への交通局職員等の配置によるお客様への市バス・地下鉄の御利用案内や観光案内の実施

イ 地下鉄を生かした移動経路の分散

- ① 市バスで東山方面及び金閣寺方面から京都駅へ向かわれるお客様を対象とした、市バスから地下鉄への無料乗継（振替輸送）の実施（令和4年秋に計5日間実施し約6千人を地下鉄へ誘導）
※令和5年度は「東山三条」「金閣寺道」に加え、「銀閣寺道」と「岡崎公園 美術館・平安神宮前」を追加して実施
- ② JR東海と連携した京都駅（新幹線）構内での「地下鉄・バス1日券」の販売など、市バスから地下鉄への利用誘導の強化（令和4年度は令和4年11月と令和5年3月に計4日間実施し約3千枚を販売）
- 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”」の活動の実施 32,000千円 ※令和5年度は活動時間を拡充して実施
- ④ 市バスの混雑の要因の一つと考えられる「バス1日券」の廃止（令和5年9月末発売停止、令和6年3月末利用停止）の決定と公表



京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動

3 主要事項

(1) 安全確保・利便性向上の取組

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「利便性と快適性の向上」の取組も推進

ア 新型コロナウイルス感染症対策

(事業費合計 110,354 千円 うち臨時交付金 104,304 千円、国庫補助金 6,050 千円)

【市バス】

- ① 感染防止対策に配慮した仕様による市バス車両の更新
7,048 千円 (うち臨時交付金 3,194 千円、国庫補助金 3,854 千円)
- ② 更新車両への抗ウイルス・抗菌加工の実施
3,619 千円 (うち臨時交付金 1,640 千円、国庫補助金 1,979 千円)

【地下鉄】

- ③ 駅有人改札業務のリモート化 89,986 千円 (臨時交付金 89,986 千円)
(再掲)
- ④ 烏丸線新型車両への抗ウイルス・抗菌加工の実施
1,709 千円 (うち臨時交付金 1,492 千円、国庫補助金 217 千円)

【両事業共通】

- ⑤ お客様への啓発や案内所・定期券発売所におけるアルコール消毒液の設置等 7,992 千円 (臨時交付金 7,992 千円)
- ⑥ 主要駅や北大路バスターミナルにおける検温器設置の継続
- ⑦ 車内・駅構内等における換気の徹底
- ⑧ 職員への出勤前後の検温の継続実施の徹底 等

イ 安全輸送の徹底

【市バス】

- ① ドライブレコーダーの更新 全車 801 両の更新を完了
令和3年度 135,854 千円 (520 基)
令和4年度 87,457 千円 (320 基)
- ② 安全運転訓練車や外部機関を活用した事故防止研修の継続実施
- ③ 車内転倒事故防止に係る啓発
- ④ 市バスの走行環境改善に向けた取組の実施
 - ・警察や関係機関と連携した違法駐停車車両への指導啓発活動の実施
 - ・バス停からバスがスムーズに発進できるための啓発の実施等
- ⑤ 警察や道路管理者等と連携したバス停の安全対策の推進
 - ・国公表の「安全対策が必要と思われるバス停」93 か所のうち 36 か所は移設等による安全対策の実施により解消済み
 - ・引き続き、車内放送や注意喚起看板等によるソフト対策を実施

【地下鉄】

- ① 烏丸線北大路駅での可動式ホーム柵供用開始（令和5年1月21日）
令和4年度 316,600 千円（国庫補助金 61,000 千円）
<総事業費 365,518 千円>
令和2年度 11,957 千円（国庫補助金 500 千円）
令和3年度 36,961 千円（国庫補助金 6,000 千円）
令和4年度 316,600 千円（国庫補助金 61,000 千円）
- ② 地下鉄烏丸線ホームの列車案内表示器の更新及び改札階への新設
・4か国語（日本語・英語・中国語・ハングル）表示への機能拡充
・災害時等における運行情報の表示
令和4年度 284,747 千円
<総事業費 682,561 千円>
令和3年度 13,338 千円 機器製作など
令和4年度 284,747 千円 7駅（烏丸御池駅、四条駅、五条駅、
京都駅、九条駅、十条駅、くいな橋駅）
令和5年度 384,476 千円 8駅（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）
- ③ 烏丸線新型車両の導入 2編成 2,368,359 千円
令和3年度 1編成、4年度 2編成、5～7年度に各2編成（計9編成）
- ④ 烏丸線新型車両への車内防犯カメラの設置 令和4年度 13,970 千円
令和4年度 3編成、令和5～7年度に各2編成
<総事業費 50,941 千円>
令和4年度 13,970 千円
令和5～7年度 36,971 千円
- ⑤ 駅出入口への止水板の設置による浸水対策の強化 25,097 千円
（国庫補助金 5,000 千円）
・設計…醍醐駅、太秦天神川駅
・工事…烏丸御池駅、四条駅、五条駅
- ⑥ 一般社団法人京都府理学療法士会と連携したエスカレーターマナーアップ合同キャンペーンの実施（令和5年1月）

【両事業共通】

- ① 警察・消防など関係機関と連携した合同災害訓練の実施
市バス…車両火災を想定（令和5年1月30日）梅津営業所
地下鉄…テロによる列車火災を想定（令和5年2月3日深夜）四条駅
- ② SNS（ソーシャルネットワーキングサービス）等による運行情報の発信等



烏丸線新型車両



分かりやすい列車案内表示器

ウ 利便性と快適性の向上

【市バス】

- ① フルカラーLED式行先表示器の導入拡大
130両（新車41両、既存車89両）197,340千円（うち国庫補助金20,000千円）
累計708両（R4末）→累計757両予定（R5末）／801両
- ② 時刻表やバス停位置など運行情報（静的情報）の令和5年度中のオープンデータ化を目指したシステムの構築

（単位：千円）

	事業費	うち国庫補助金	うち臨時交付金
令和3年度	10,197	5,099	—
令和4年度	84,953	15,000	42,477
合計	95,150	20,099	42,477

【地下鉄】

- ① 地下鉄烏丸線ホームの列車案内表示器の更新及び改札階への新設（再掲）
 - ・4か国語（日本語・英語・中国語・ハングル）表示への機能拡充
 - ・災害時等における運行情報の表示

【両事業共通】

- ① ICカードによるポイントサービスの導入及び登録促進キャンペーンの実施（令和5年4月）（再掲）
 - ・PiTaPa、ICOCA限定のポイントサービス「もえポッ」（乗継ポイントや利用額ポイント、バスIC24Hチケット）の導入
360,363千円（うち臨時交付金229,745千円、国庫補助金15,688千円、京都バス負担15,084千円）
 - ・ポイントサービスに係る主要駅や区役所等での登録促進キャンペーンの実施（令和5年3月～4月）

(2) SDGsの達成への貢献や本市の成長戦略に寄与する取組

市バス・地下鉄事業を通じたSDGs達成への貢献とその情報発信の強化や、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事業運営を通じて京都市の成長戦略の推進に寄与する様々な取組を実施

【市バス】

- ① 令和6年春実施予定の市バス新ダイヤに向けた「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」の開催 494千円（計5回分委員報酬）（再掲）
 - ・市バス旅客流動調査（R3.11～12月実施）業務 73,675千円
 - ・市バス路線・ダイヤの在り方に関する検討業務 18,150千円
- ② 時刻表やバス停位置など運行情報（静的情報）の令和5年度中のオープンデータ化を目指したシステムの構築（再掲）
- ③ 洛西地域をはじめとする地域公共交通会議への参画
交通局もバス事業者として参画し、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実施

【地下鉄】

- ① 駅舎等照明のLED化の推進による省エネ対策（再掲） 384,423千円
 - ・設計…蹴上駅、烏丸御池駅
 - ・工事…松ヶ崎駅、三条京阪駅、二条駅、烏丸線トンネル
- ② 烏丸線新型車両の導入による電力使用量の削減（再掲）

【両事業共通】

- ① 文化と経済の好循環の創出に向けた取組
 - ・文化庁の移転に合わせ、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、市バスヘッドマークの掲出を実施
 - ・京都市立芸術大学の御協力による経営状況等の「見える化」をテーマにした漫画の作成（交通局の広報媒体である「おふたいむ」令和5年1月号～3月号への掲載）
 - ・市内芸術系等10大学や協賛企業等の御協力による「KYOTO駅ナカアートプロジェクト2022」の実施
 - ・「京都国際マンガ・アニメフェア（略称：京まふ）2022」のPR等に向けたアニメ列車「京まふ号」の運行
- ② SDGs達成への貢献に係る情報発信
 - ・広報資料やポスター・チラシ等の広報物を活用した啓発
 - ・市バス車内や駅構内で掲出する「交通局ニュース」を活用した情報発信



ヘッドマーク



広報物等でのSDGs啓発例

(3)「経営状況の見える化」の強化

交通局ホームページやSNS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等の情報を発信

- ・職員自らの提案・制作による「まちピンチキャラクター」の漫画を活用したSNS等による経営情報の発信
- ・市バス車内や駅構内で掲出する「交通局ニュース」を活用した情報発信（再掲）
- ・市バス車内路線図における各系統の営業係数の周知
- ・京都市立芸術大学の御協力による経営状況等の「見える化」をテーマにした漫画の作成（交通局の広報媒体である「おふたいむ」令和5年1月号～3月号への掲載）（再掲）

（参考：漫画を活用した発信内容の一覧）

日付	内容
R4. 6. 15	第1弾：まちピンチ お客様数・運賃収入が落ち込んでいることを発信
R4. 7. 15	第2弾：原油価格の高騰 →軽油や電気代の高騰が経営を圧迫している状況にあることを発信
R4. 8. 12	第3弾：2年連続赤字決算 →令和2年度及び3年度で令和元年度と比べて270億円の減収になり、大幅赤字にある状況を発信
R4. 9. 30	第4弾：営業係数 →令和3年度の営業係数について、全74系統のうち黒字系統は4系統のみであることを発信
R4. 10. 28	第5弾：秋の混雑 →秋の観光シーズンにおける市バスの増便と鉄道と組み合わせた効率的な移動経路を発信
R4. 11. 28	第6弾：烏丸線新型車両 →烏丸線新型車両について、更新の必要性を発信
R4. 12. 27	第7弾：人件費 →高額ではないかと批判される市バス運転士の給与水準について発信
R5. 3. 31	第8弾：バス1日券 →市バスの混雑の要因の一つと考えられるバス1日券の廃止について発信



まちピンチキャラクター

(参考：ホームページでの掲載例)

まちピンチ

コロナの影響でお客様が大きく減少。運賃収入はもちろんのこと、実は駅ナカの売上や広告料収入も落ち込んでいます。まちピンチ。

2022.06.15

原油高はつらいよつ

市バスの燃料である軽油。軽油の価格が10円上昇すると年間約1.5億円のコストアップになってしまいます。コロナでお客様が減少し、収入が落ち込んでいるなか、燃料代まで増加するのは...つらいよつ。

2022.07.15

2年連続赤字決算

コロナ対策や経費の削減に努めましたが、赤字決算は避けられず...。2年間で運賃収入は令和元年度と比べて約▲270億円減収。コロナ半端ないって！

2022.08.12

営業係数？「131」って良い数字？悪い数字？

営業係数...それは100円稼ぐために必要な費用の指標。100未満なら黒字、100を越えれば赤字。令和3年度の市バス全体の営業係数は131。つまり...赤字デス!!

2022.09.30

たったひとつの単純(シンプル)な答え...『秋の京都は混む』

11月は紅葉シーズン。市バスは大増便。それを圧倒する秋の京都の混雑。やっぱり...「地下鉄最強〜」

2022.10.28

見せて貰おうか。烏丸線新型車両の魅力とやらを！

開業以来40年間使用し老化した車両について、このまま使用し続けると重大な事故が生じる可能性があるため、安全確保のために更新を進めています！

2022.11.28

年収1,000万円は誤解です!!

もうずっと前から市バス運転士の給料は民間のバス運転士と同水準なんです!!!! (クソデカボイス)

2022.12.27

コンザツナ・クナリー

「混雑を解消せよ」

コンザーツ・レガシー〜混雑とバス1日券〜

バスの集中利用から地下鉄への分散を図るため、市バスの混雑の原因となっているバス1日券を廃止します！

2023.03.31

詳細はHPを御覧ください。

見える化

4 市バス・地下鉄の財政状況（前年度決算比較）

（1）市バス

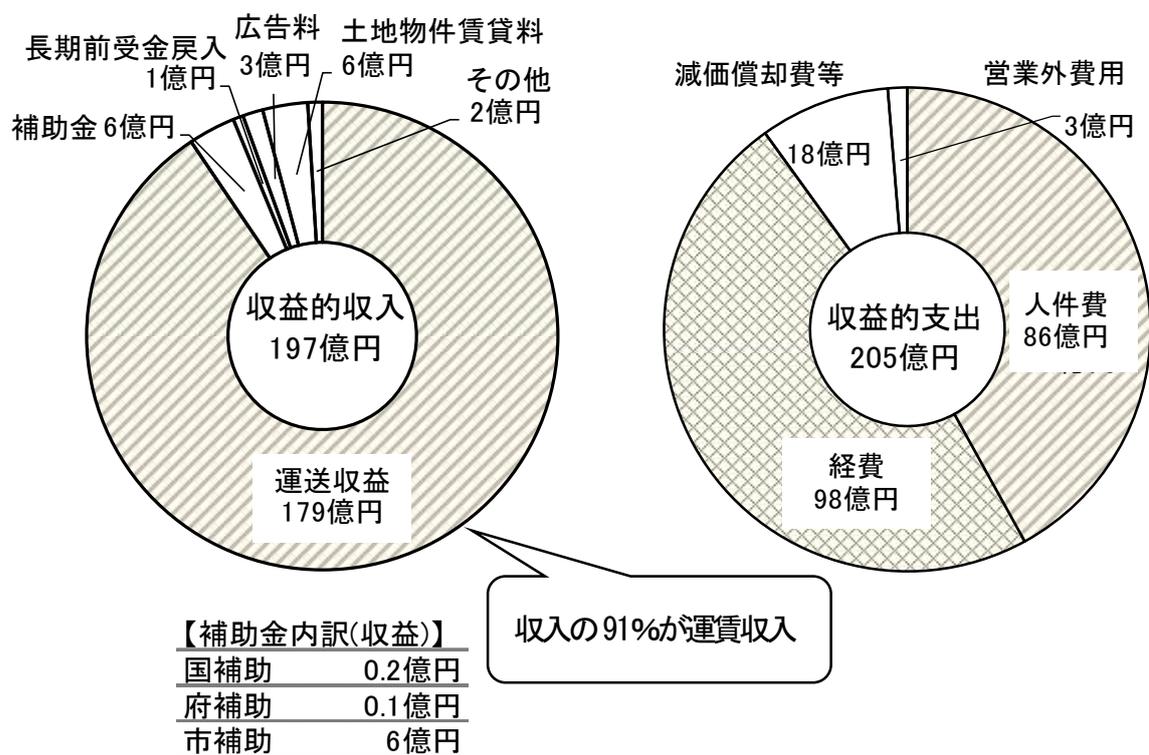
（税抜額。ただし、資本的収支は税込額）

区分	R3年度決算(A)		R4年度決算(B)		差引増▲減(B-A)		
	億	百万円	億	百万円	億	百万円	
収益的収支	営業収益	161	36	188	03	26	67
	うち運送収益	152	02	178	64	26	62
	営業外収益	8	61	9	12		51
	うち一般会計補助金	5	34	6	06		72
	収入計	169	97	197	15	27	18
	営業費用	202	77	202	44	▲	33
	うち経常人件費	82	06	81	64	▲	42
	うち退職給付引当金繰入額	4	11	4	04	▲	7
	うち経費(燃料費・修繕費等)	97	38	98	12		74
	うち減価償却費等	19	22	18	64	▲	58
	営業外費用	2	61	2	62		1
	支出計	205	38	205	06	▲	32
	経常損益	▲ 35	41	▲ 7	91	27	50
	純損益	▲ 35	41	▲ 7	91	27	50
▲ 累積欠損金	▲ 14	45	▲ 22	36	▲ 7	91	
資本的収支	収入	18	13	17	80	▲	33
	うち企業債	17	55	15	06	▲ 2	49
	うち補助金等		58	2	74	2	16
	支出	31	04	31	59		55
	うち建設改良費	18	15	17	97	▲	18
	うち企業債償還金	12	89	13	62		73
差引	▲ 12	91	▲ 13	79	▲	88	
▲ 累積資金不足	▲ 4	19	▲ 6	80	▲ 2	61	
年度末企業債残高	76	59	79	97	3	38	

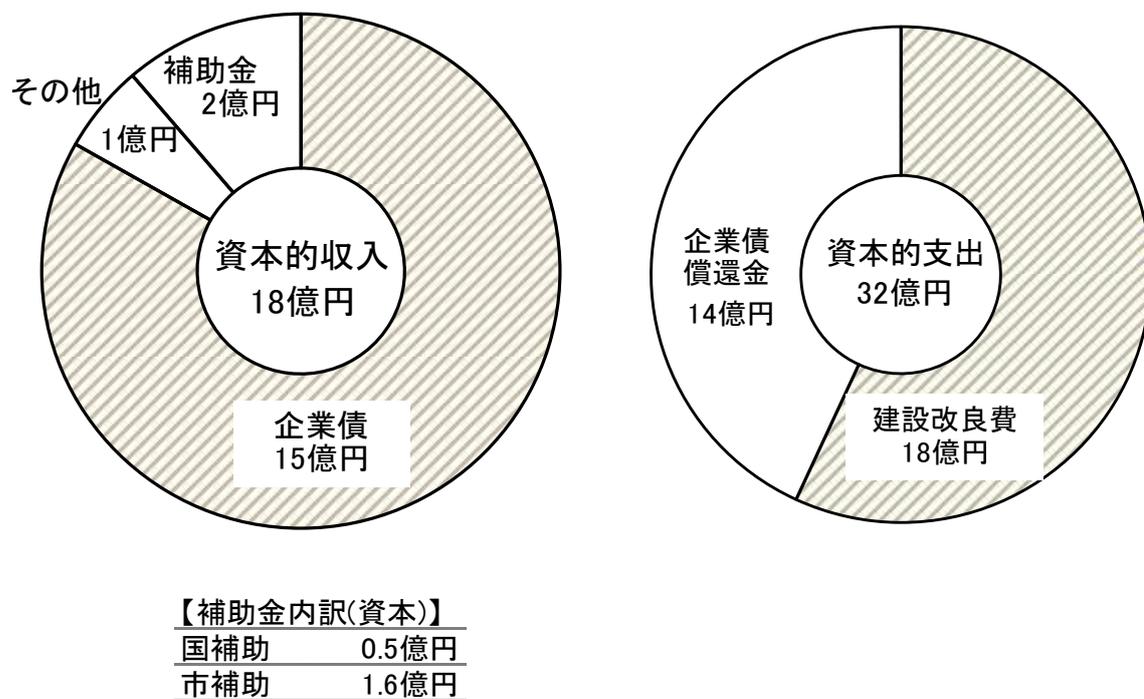
※特別減収対策企業債を1億94百万円発行したことにより財政健全化法上の累積資金不足は生じない。

(収入・支出の内訳【市バス】)

【収益的収支】



【資本的収支】



(2) 地下鉄

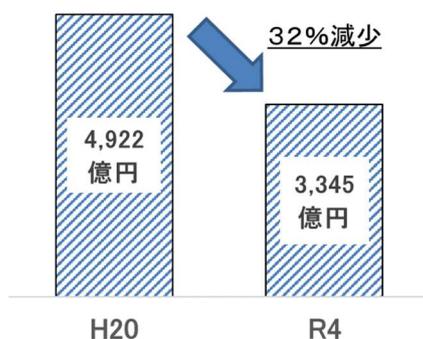
(税抜額。ただし、資本的収支は税込額)

区 分		R3年度決算(A)		R4年度決算(B)		差引増▲減(B-A)	
		億	百万円	億	百万円	億	百万円
収益的 収支	営 業 収 益	208	37	246	95	38	58
	うち運 輸 収 益	186	03	223	46	37	43
	営 業 外 収 益	58	10	53	68	▲ 4	42
	うち一 般 会 計 補 助 金	27	41	23	10	▲ 4	31
	うち長 期 前 受 金 戻 入	30	13	30	26		13
	収 入 計	266	47	300	63	34	16
	営 業 費 用	265	69	273	43	7	74
	うち経 常 人 件 費	53	04	53	26		22
	うち退 職 給 付 引 当 金 繰 入 額	3	69	2	68	▲ 1	01
	うち経 費 (動力費・修繕費等)	71	05	74	64	3	59
うち減 価 償 却 費 等	137	91	142	85	4	94	
営 業 外 費 用	38	75	33	98	▲ 4	77	
支 出 計	304	44	307	41	2	97	
経 常 損 益	▲ 37	97	▲ 6	78	31	19	
現 金 収 支	65	81	101	14	35	33	
特 別 損 益	2	46	0		▲ 2	46	
純 損 益	▲ 35	51	▲ 6	78	28	73	
▲ 累 積 欠 損 金	▲ 3,117	66	▲ 3,124	44	▲ 6	78	
資本的 収支	収 入	301	47	239	25	▲ 62	22
	うち企 業 債	258	68	201	69	▲ 56	99
	うち補 助 金	9	37	12	60	3	23
	うち出 資 金	30	43	24	77	▲ 5	66
	支 出	430	70	370	68	▲ 60	02
	うち建 設 改 良 費	134	45	114	02	▲ 20	43
うち企 業 債 償 還 金	282	40	242	81	▲ 39	59	
差 引	▲ 129	23	▲ 131	43	▲ 2	20	
▲ 累 積 資 金 不 足	▲ 417	00	▲ 433	93	▲ 16	93	
年 度 末 企 業 債 等 残 高	3,402	78	3,344	94	▲ 57	84	

※R4年度決算では、特別減収対策企業債を16億48百万円発行

※R3年度決算での資金不足比率は24.2%であったが、R4年度決算では、お客様数の回復により営業収益が増加したことで現金収支が改善し、財政健全化法における資金不足額は生じない。

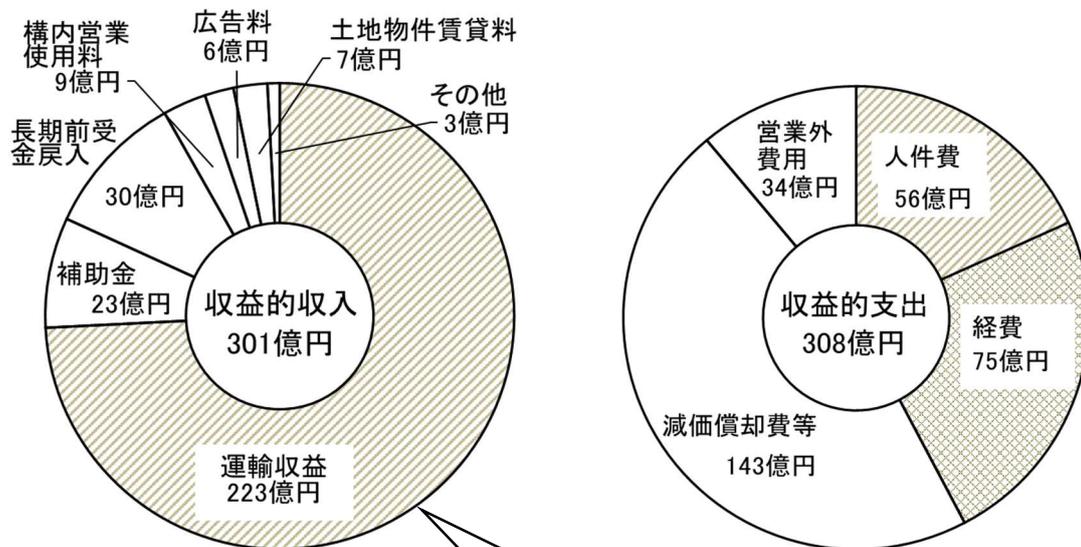
<企業債等残高の状況>



ピーク時の平成20年度に4,922億円あった残高は、令和4年度には3,345億円と3割以上減少し、着実に償還が進んでいる。

(収入・支出の内訳【地下鉄】)

【収益的収支】

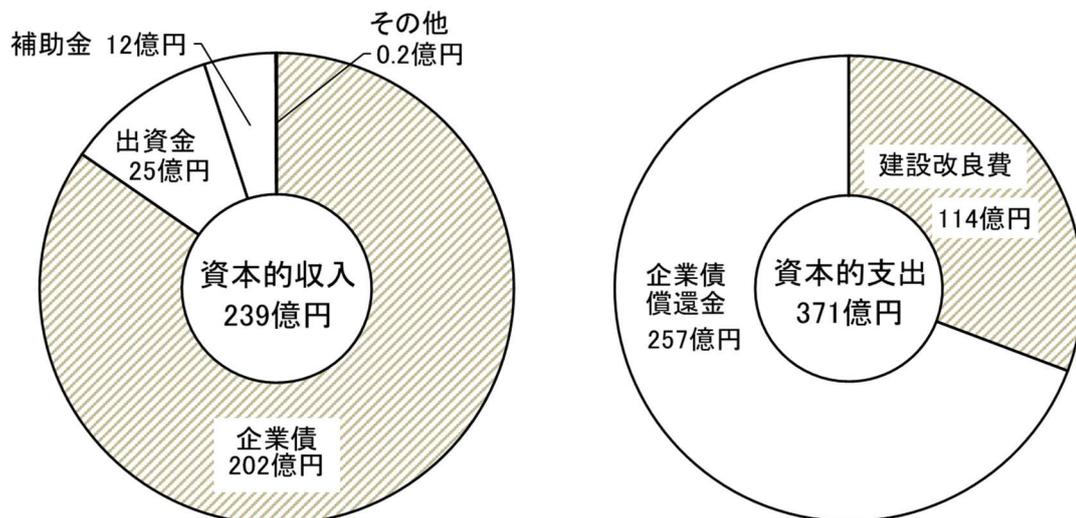


【補助金内訳(収益)】

国補助	0.1億円
府補助	0.2億円
市補助	23.1億円

収入の74%が運賃収入

【資本的収支】



【補助金内訳(資本)】

国補助	0.7億円
府補助	0.4億円
市補助	11.5億円