

経営比較分析表（令和3年度決算）

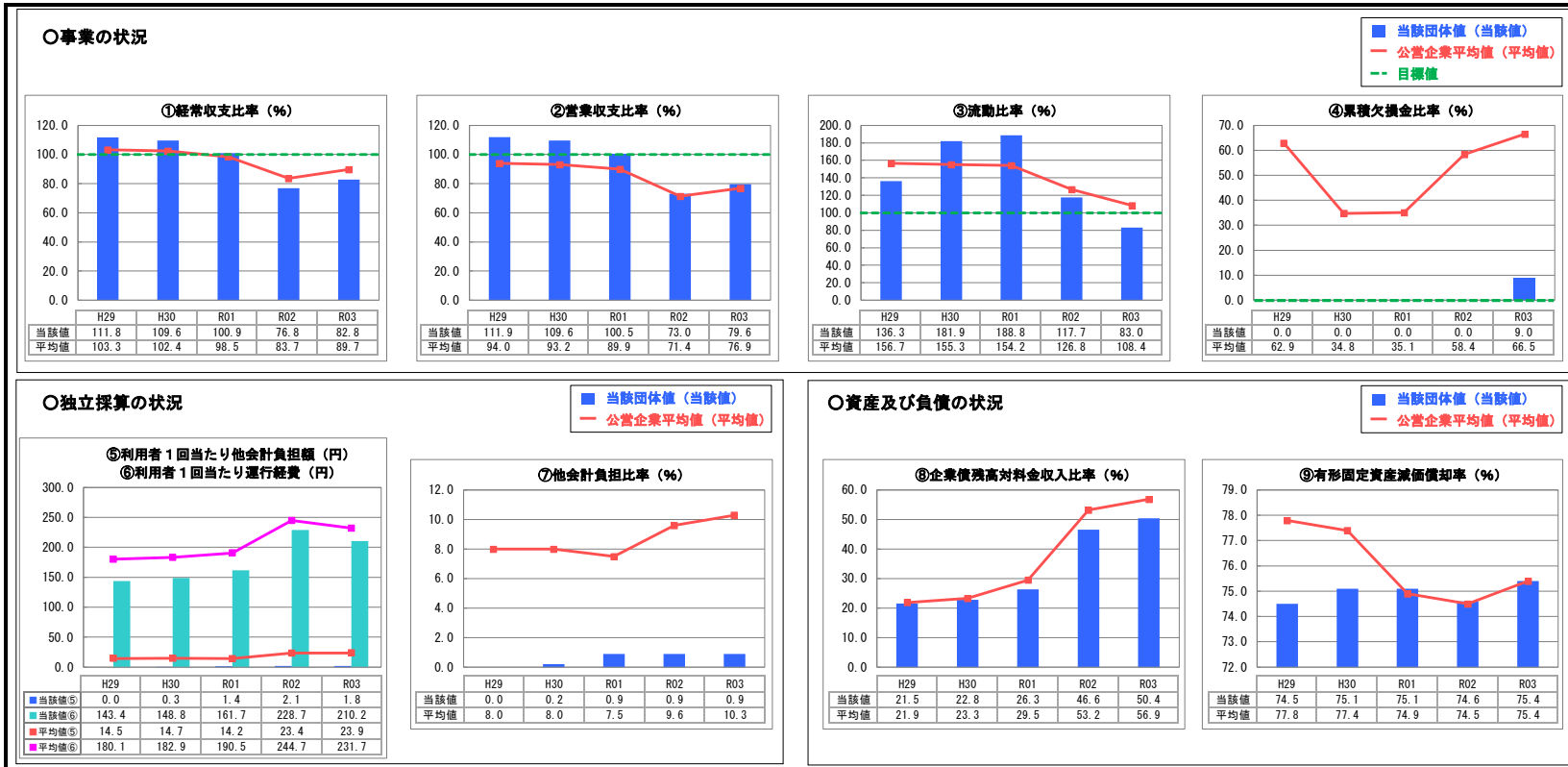
京都府 京都市

業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	自治体職員
資金不足比率（％）	営業路線（km）	年間走行キロ（千km）	在籍車両数（両）
-	321.9	30,738	801
職員数（人）	管理の委託割合（％）	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
1,189	39.5	有	無

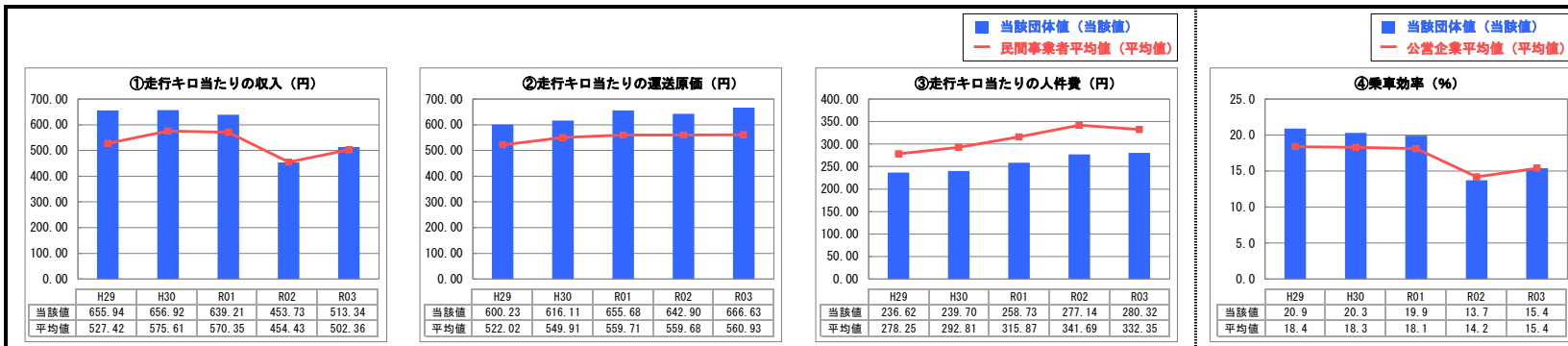
	H29	H30	R01	R02	R03
年間輸送人員（千人）	134,210	132,894	130,807	90,378	97,685
他会計負担額（千円）	2,652	45,633	186,153	185,619	178,927

※民間事業者の有無とは、行政区域内で民間バス事業者が運行しているかどうかを指す。

1. 経営の健全性



2. 経営の効率性



※民間事業者平均値は当該団体が所属する標準原価ブロックの民間平均値

分析欄

1. 経営の健全性について

京都市自動車運送事業は、平成21年度に「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づく「経営健全化団体」となったが、経営健全化計画に掲げた取組を着実に推進した結果、24年度決算において、経営健全化団体から脱却した。さらに、26年度以降は、一般会計からの任意補助金に頼らない「自立した経営」を堅持し、黒字を確保してきた。しかし、令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数が大幅に減少したことから、令和3年度は、昨年度に引き続き赤字となった。

○事業の状況について
 「①経常収支比率」及び「②営業収支比率」については、経費削減に努めたものの、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響に伴い運賃収入が激減したことにより、①、②ともにコロナ前の令和元年度比で大幅に減少した状況である。「③流動比率」については、昨年度に引き続き流動資産が減少したことにより、比率も低下し、目標値の100%を下回ることになった。「④累積欠損金比率」については、公営企業平均値を大きく下回っているものの、平成24年度以来9年ぶりに累積欠損金が生じた。

○独立採算の状況について
 「⑤利用者1回当たり他会計負担額」については、他会計補助金等の繰入額はほぼ同水準で推移しているものの、年間輸送人員の増加に伴い、微減となった。「⑥利用者1回当たり運行経費」は、経費の削減に加え年間輸送人員の増加に伴い、減少となった。

○資産及び負債の状況について
 「⑧企業債残高対料金収入比率」については、特別減収対策企業債を新たに発行する等、企業債残高が増加したことにより上昇したが、公営企業平均値を下回る比率で推移している。「⑨有形固定資産減価償却率」については、建設改良計画に基づく設備投資を計画的に実施していることからほぼ同水準で推移している。

2. 経営の効率性について

令和3年度の「①走行キロ当たりの収入」については、運賃収入の増加やお客様の御利用状況に応じた運行の見直しによる年間走行キロの減少に伴い、増加となり、民間事業者平均値を上回った。「②走行キロ当たりの運送原価」は、経費削減に努めたものの、燃料費単価の上昇により削減額が圧縮されたことや年間走行キロの減少に伴い、増加となった。「③走行キロ当たりの人件費」については、時間外勤務の縮減等により人件費削減に努めたものの、バス運転士の抱い手不足の影響等に伴う委託規模の縮小により削減額が圧縮されたことや年間走行キロの減少に伴い、微増となった。

また、「④乗車効率」については、年間輸送人員の増加や年間走行キロの減少に伴い、増加となり、公営企業平均値と同水準となった。

全体概括

令和3年度は、新型コロナウイルスの感染の影響により、お客様数の大幅な減少が継続し、1日当たりのお客様数はコロナ前の元年度比9万人の減少（▲25.1%）、運賃収入は元年度比48億円の大幅な減収（▲24.0%）となった。日々の安全運行に直接関わらない事業の見直し等、経費削減に努めたものの、運賃収入の大幅な減を埋めるには遠く及ばず、経常損益は35億円の赤字となった。

今後も、テレワーク等の新たな生活様式の定着等、お客様の回復には時間を要すると見込んでいるが、令和4年3月策定の「京都市交通局バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」を踏まえ、経費削減や増収増客等の経営健全化の取組を着実に進め、市民生活と多様な都市活動を支える役割をしっかりと果たし、持続可能な公共交通を目指していく。