

# 経営比較分析表（平成30年度決算）

京都府 京都市

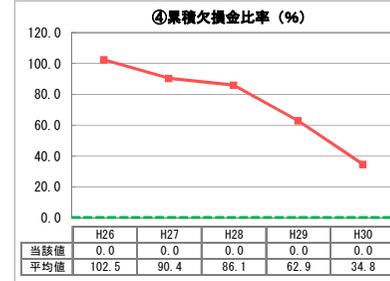
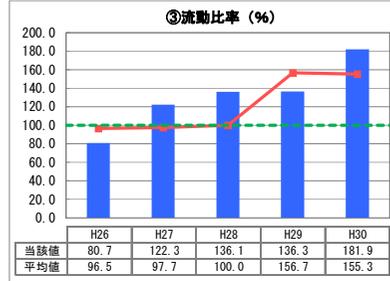
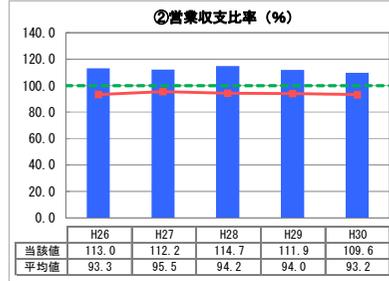
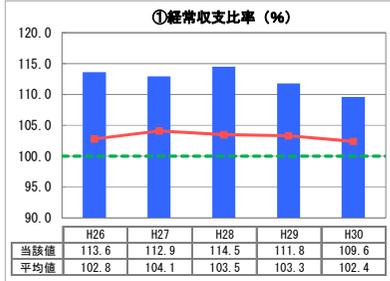
業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	自治体職員
資金不足比率 (%)	営業路線 (km)	年間走行キロ (千km)	在籍車両数 (両)
-	317.3	32,072	818
職員数 (人)	管理の委託割合 (%)	民間事業者の有無	地域公共交通網形成計画策定の有無
812	45.4	有	無

※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。

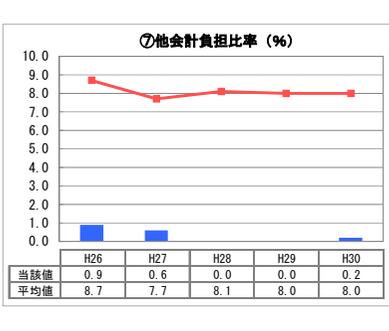
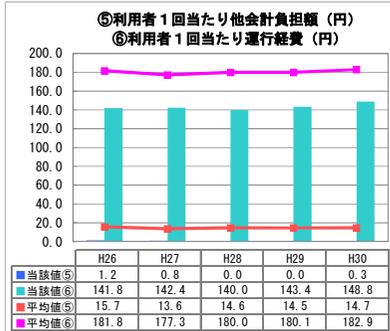
	H26	H27	H28	H29	H30
年間輸送人員 (千人)	124,417	129,175	132,334	134,210	132,894
他会計負担額 (千円)	152,371	104,305	460	2,652	45,633

## 1. 経営の健全性

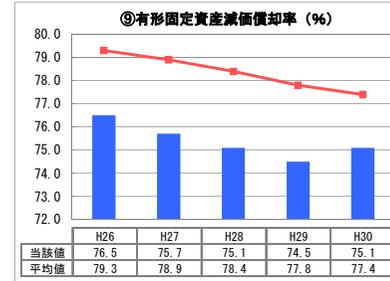
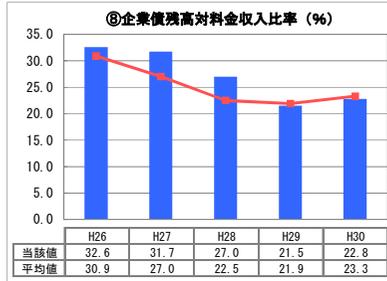
### ○事業の状況



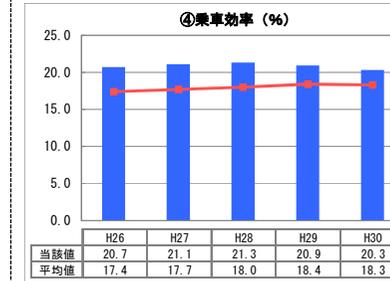
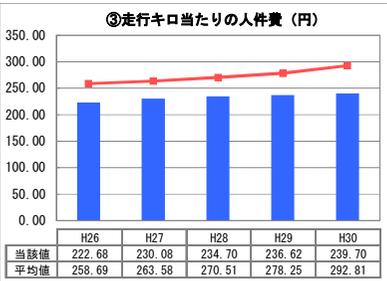
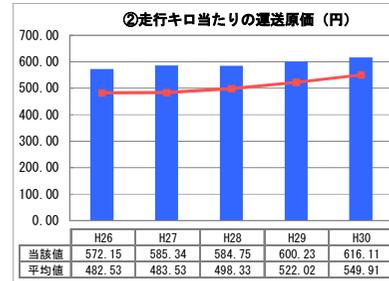
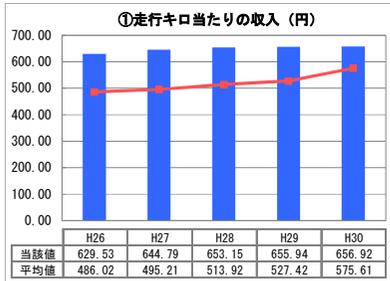
### ○独立採算の状況



### ○資産及び負債の状況



## 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4月に施行された「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」となったため、平成21年度に経営健全化計画を市会の議決を得て策定した。経営健全化計画に掲げた取組を着実に推進した結果、平成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、平成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、黒字を確保している。

○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、目標値、公営企業平均値ともに上回っている。  
 「③流動比率」については、平成26年度は目標値を下回っていたが、経常利益の改善に伴う流動資産の増加によって比率は上昇し、平成27年度以降は目標値以上の比率で推移している。  
 「④累積欠損金比率」については、平成25年度に、平成4年度以来、21年ぶりに累積欠損金を解消したことにより0%となっている。

○独立採算の状況について  
 「⑤利用者1回あたりの他会計負担額」については、平成26年度から累積資金不足を解消し、一般会計の任意補助金に頼らない「自立した経営」を実現したことにより少額で推移している。「⑥利用者1回あたり運行経費」は、公営企業平均値を下回り、ほぼ一定の水準で推移している。「⑦他会計負担比率」についても、低い水準で良好に推移している。

○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、直近5年間に於いて旅客運送収入は増加しており、平成30年度は企業債残高が増加したことにより若干上昇したが、平成29年度から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、公営企業平均値を若干下回る比率で推移している。

### 2. 経営の効率性について

「②走行キロ当たりの運送原価」は民間事業者平均値を上回っているが、「①走行キロ当たりの収入」については、増加しており、民間事業者平均値を上回っているため、黒字を確保することができている。  
 また、「④乗車効率」については公営企業平均値と比較して高い状態で推移しており、効率的なバスの運行を行っている。

### 全体総括

平成30年度は、一般会計からの任意補助金に頼らない「自立した経営」を継続し、黒字を堅持するとともに、安全・安心を最優先に喫緊の課題である市バスの混雑対策、地域主体のモビリティ・マネジメントと一体となった生活路線・ダイヤの拡充等を着実に実施し、お客様の更なる利便性の向上を図る取組を積極的に推進した。

しかしながら、今後、全国的なバス運転士、整備士の担い手不足による影響や多額の車両更新費用等により、大幅な収支悪化は避けられない見通しであるが、市民の足としての役割をしっかりと果たせるよう、平成31年3月に策定した経営ビジョンに基づき、お客様サービスを維持しつつ、中長期的な安定経営に向け、経営健全化を推進していく。