

京都市自動車運送事業経営健全化計画

＜計画の基本的考え方＞

- 「京都市交通事業ルネッサンスプラン」をはじめとした数次の健全化計画に基づき、人件費の削減を柱にしたコスト削減策や、増収増客の取組を進めてきた結果、一般会計補助金による支援が前提ではあるが、単年度収支を黒字とするような経営体質を確立することができた。
- しかし、過去の赤字で蓄積した累積欠損金（ピーク時：平成14年度163億円）は、平成20年度の決算においてもなお117億円に上っている。また、日常の運転資金の不足額である累積資金不足（不良債務）は、114億円あり、その解消を早期に図る必要がある。
- また、非常に厳しい財政状況にある地下鉄事業への支援拡充のためにも、一般会計補助金を可能な限り減らす努力が求められている。
- このため、今回の新たな計画では、一般会計からの任意補助金（生活支援路線補助金及び市バス購入費に対する補助金）を削減しつつ、財政健全化法に基づく経営健全化団体となる指標である資金不足比率を早期に20%未満へ引き下げ、累積欠損金及び累積資金不足の解消後は、任意補助金に頼らない自立した経営を行うことを目標とした。
- 今回の計画は、次の1から3の取組により、上記の目標を実現する内容とし、これによって縮減した一般会計からの補助金を地下鉄への支援に活用していく。
 - 市のマイカーから公共交通機関への転換の取組と連携して、路線、ダイヤの見直し、バス待ち環境向上や走行環境の改善などによる収入増加策
 - 営業所の再編などによる職員削減をはじめとするコスト削減策
 - 一般会計からの任意補助金を縮減

1 計画期間と目標

- 計画期間
平成21～27年度（資金不足比率20%未満となる年次までの7年間）
- 目標
 - 平成27年度までに資金不足比率を20%未満に引き下げる。
 - 平成30年度までに累積欠損金及び累積資金不足を解消する。
 - 黒字基調を堅持しつつ、一般会計補助金の削減を図り、平成30年度以降においては、一般会計からの任意補助金に頼らない運営を目指す。

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を32万人に増加）
 - 所有資産の有効活用

(2) コスト削減策

- 総人件費の削減（70人以上の職員数の削減など）
- 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）
- 経費の削減（経常経費の5%を削減）
- 定期観光バス事業からの撤退

(3) 一般会計からの補助金

- 生活支援路線補助金の縮減
補助対象路線（民間コストで運営しても赤字となるもの）について全線では黒字であるが、周辺の一部区間のみ赤字となっているものを補助対象路線から外したうえで、更に補助金を削減し、総額の縮減を図る。
累積資金不足の解消後は、補助金を返上する。
- 市バス購入費に対する補助金の縮減
バス車両の更新年数の延伸と補助率のカット（㉑20%、㉒～30%）により市バス購入費の補助金を削減し、累積資金不足の解消後は、補助金を廃止する。

3 健全化策実施後の資金不足比率と累積資金不足の推移

(1) 資金不足比率は、平成27年度で20%未満に到達

年 度	21	22	23	24	25	26	27
資金不足比率(%)	52.5	50.2	45.7	39.4	29.4	20.1	13.4

(2) 累積資金不足の推移は、以下のグラフのとおりとなる。

