

市民の暮らしとまちを支える 市バス・地下鉄

～京都市交通局経営レポート～

この間、皆様にご理解、ご協力を賜り、このような成果を上げることができました。今後もますますのご利用をお願いいたします。

市バスの経営改善

平成15年度以降**黒字**を計上
平成26年度以降**自立経営**を堅持
(一般会計からの**任意補助金ゼロ**)

地下鉄の経営改善

平成27年度以降**黒字**を計上
借入金残高を**着実に削減**
(平成21年度比 **▲1,294億円**)

市バス車両数・系統数

760両
74系統

818(+58)両
84(+10)系統

H21 H30

お客様数(市バス+地下鉄)

63万8千人

76万1千人
(約12万人の増)

H21 H30

市バスの有責事故件数(10万km当たり)

159件
(0.548件)

76件(0.237件)
(件数を**半減**)

H19 H30

駅ナカビジネス収入

0.6億円

11億円
(約**20倍**の増収)

H19 H30

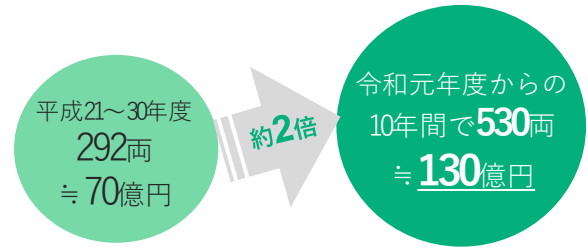
これから両事業はこのような経営環境を迎えます

これからの市バス事業

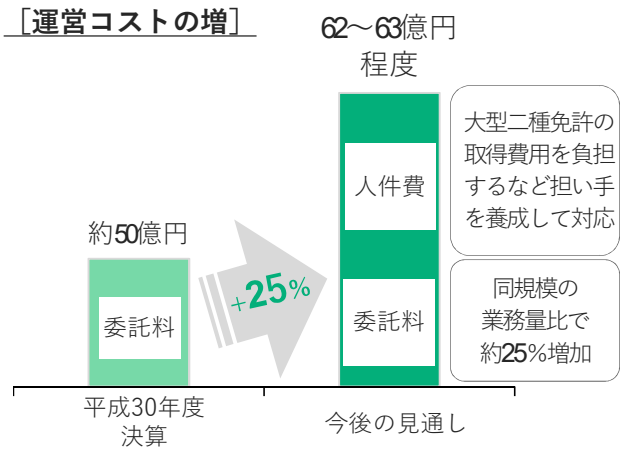
- バス車両更新に **130億円** 必要
(令和10年度までに530両更新)
- 担い手不足を背景とした委託料の増加や直営拡大による **運営コストの増加**
- お客様数や軽油価格の動向による経営への影響
(お客様数)1,000人/日の▲減で **6,300万円/年の収入▲減**
(燃料費)10円/Lの価格上昇で **1億6千万円/年の支出増**
- 営業所のバス収容能力も限界に近く、 **限られた輸送力を最大限に活用** することが必要

- 令和元年度に引き続き、2年度も **赤字予算** を計上

[市バスの購入車両数の増]



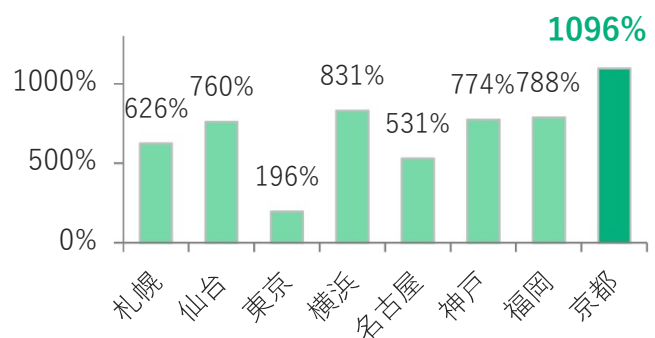
[運営コストの増]



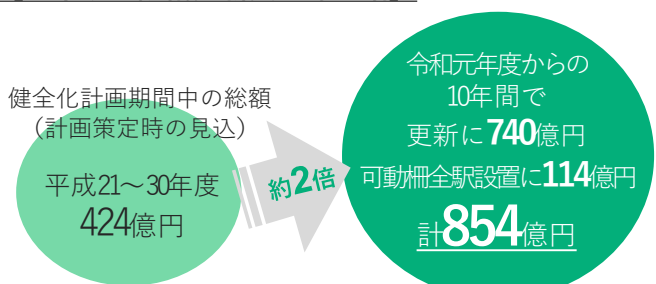
これからの地下鉄事業

- 多額の赤字や借入金残高を抱え、依然、全国一厳しい経営状況
- 令和10年度までで、車両・設備の更新に **740億円** 必要
- 烏丸線可動式ホーム柵の全駅設置に **114億円** 必要
- お客様数や電気料金の動向による経営への影響
(お客様数)1,000人/日の▲減で **7,700万円/年の収入▲減**
(電気料金)1円/kwhの価格上昇で **8,700万円/年の支出増**

[収入に対する借入金の割合(平成30年度決算)]



[地下鉄の設備更新費用等の増]



⚠️ 新型コロナウイルス感染症による影響と対策について

- 現在、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ており、**両事業の経営への影響は避けられない**状況にあり、**危機感をもって経営に当たらなければなりません**。
- まずは、お客様に安全・安心に市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、**新型コロナウイルス感染症対策に万全を期してまいります**。

1日当たりお客様数の状況

- 令和2年2月 ※運賃収入から算出した速報値
市バス △**3万4千人** (対前年比△9.7%)
地下鉄 △**1万5千人** (対前年比△3.9%)
➔ 運賃収入は両事業で△**1億4千万円減**
- 令和2年3月 ※3月15日時点 (市バスは計数器による降車客数、地下鉄は改札通過人員)
市バス △**8万9千人** (対前年比△26.2%)
地下鉄 △**8万5千人** (対前年比△27.0%)
➔ 運賃収入の**更なる減収が確実**

具体的な対策の例

(令和2年3月15日時点)

- アルコール消毒液の設置
- 換気対策
- 定期的な消毒作業の実施
- 啓発活動の実施
- 職員への注意喚起及び対策の徹底
など

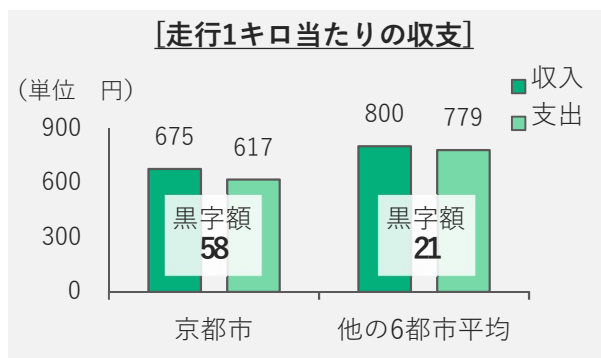
厳しい状況を乗り越えていくために

市バス事業の現状分析と取組の方向性

収支の状況

※6都市(仙台市, 東京都, 横浜市, 川崎市, 名古屋市, 神戸市)と比較

- 近年黒字を計上しているとはいえ、系統別に収支状況を見ると、**赤字の系統が6割**を占めています。
- 他都市平均を下回る支出で運営することで、収入が少ない中でも黒字を確保できています。



➔ **赤字系統を含む市バス全体での利用促進を図る**

など、1人でも多くのお客様にご利用いただけるよう取り組んでまいります。

運賃の状況

※6都市(仙台市, 東京都, 横浜市, 川崎市, 名古屋市, 神戸市)と比較

- 均一運賃は他都市より高いですが、**お客様1人当たりの乗車運賃は他都市より低い**状況です。

	均一運賃	1人当たり乗車運賃
京都市	230円	154円
仙台市	均一なし	168円
東京都	210円	156円
横浜市	220円	155円
川崎市	210円	160円
名古屋市	210円	137円
神戸市	210円	145円

主な要因

- ・割引率の高い乗車券の割合が高いこと
- ・ご利用頻度にかかわらず全てのお客様を対象に運賃の乗継割引が適用されていること

次の方で割引乗車券の抜本的見直しを行います。

- ・市民の皆様を中心としたご利用頻度の高い方とそうでない方との間で**メリハリをつけた割引制度の構築**
- ・**ICカードの利用促進**
- ・**バス⇔バス無料乗継ぎ**を軸に据えた検討

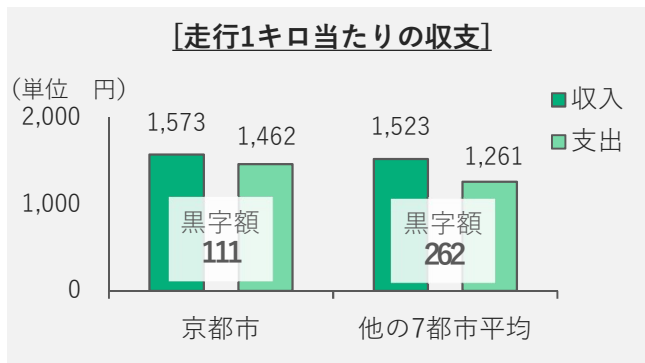
地下鉄事業の現状分析と取組の方向性

収支の状況

※7都市(札幌市, 仙台市, 東京都, 横浜市, 名古屋市, 神戸市, 福岡市)と比較

- **当初建設に係る減価償却費と利息負担が重く支出が高い**ため、黒字が他都市平均の半分程度にとどまっています。

- 建設に係る費用負担はもとより、人件費・経費の大幅な削減も困難な状況です。



- 1人でも多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、市バス事業と一体的に**割引乗車券の抜本的見直し**を行います。

国の補助制度

- 設備更新や、車両の新造・改造は補助対象ではありません。

- 全国の地下鉄事業者とも連携しながら、**国に対し、補助制度の改善を粘り強く要望**します。