

経営健全化計画完了報告書

京 都 府 京 都 市
京都市高速鉄道事業特別会計

第1 経営健全化計画の令和4年度実施状況

令和4年度は、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大して以降、大幅に減少していた通勤・通学の御利用が徐々に回復してきた。加えて、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、観光利用を中心にお客様が増加しており、前年度と比較すると1日当たりのお客様数が5万3千人増加した。また、経常損益は7億円の赤字となったものの、徹底した経費節減に取り組んだことで、償却前損益（現金収支）は101億円の黒字を確保することができた。

この結果、延長された特別減収対策企業債を活用したことなどもあり、財政健全化法に定める資金不足は生じなかった。

また、現在のお客様数の回復状況が継続することが前提ではあるが、財政健全化法における資金不足比率が安定的に経営健全化基準（20%）を下回る見込みとなったため、経営健全化計画（以下「計画」という。）よりも2年前倒しで経営健全化団体から脱却することとなった。

1 計画と具体的な措置の状況

(1) 経費削減策

朝・夕のラッシュ時間帯や始発・終発の運行の堅持など、お客様への利便性低下を最小限としつつ御利用状況に応じたダイヤの見直しや、駅の有人改札業務のリモート化等により総人件費や経費の削減を図ったほか、省エネ対策や改集札機の更新台数の見直しなど徹底した経費削減に取り組んだ。

(2) 収入増加策

公営交通110周年記念に係る各種取組をはじめ、プロスポーツチームと連携した利用促進の取組や、商工会議所等の経済団体や大学へ定期券の利用促進活動を展開したほか、「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や民間事業者等と連携したイベントの開催など、一人でも多くのお客様に御利用いただくための取組を積極的に展開した。

さらに、お客様1人当たりの運賃単価の引き上げに向け、各種割引乗車券を見直すとともに、市民利用の多いPiTaPa、ICOCAに限定したICカードによる新たなポイントサービスの実施（令和5年4月）に向け、機器整備や、主要駅や区役所等での登録促進活動を行った。

(3) 市民の皆様・お客様への情報発信

市民の皆様をはじめ市バス・地下鉄を御利用のお客様に、経営状況を正しく、分かりやすくお伝えするため、職員自らの提案による「まちピンチキャラクター」の漫画を活用したPRを行うなど、「経営状況の見える化」を推進した。

2 資金不足額解消の状況

(単位：百万円)

区分		年度	計画初年度 の前年度	計画初年度 (令和3年度)	第2年度 (令和4年度)	第3年度 (令和5年度)	第4年度 (令和6年度)
資金 不足 解消 額	当初計画 A			4,602	▲1,403	1,744	7,066
	解消実績額 B			6,951	5,058	—	—
	現在計画 C			—	—	—	—
	B-A 又は C-A			2,349	6,461	—	—
財政健全化法 における 資金不足額 〔解消可能資金 不足額控除後〕		計画値		7,407	8,810	7,066	0
		実績値	12,009	5,058	0	—	—
地方財政法 における 資金不足額 〔下段は特別減収対策 企業債を除く〕		計画値		42,246 (30,543)	48,410 (30,543)	55,580 (37,713)	63,220 (45,353)
		実績値	37,106 (30,522)	41,700 (30,455)	43,393 (30,500)	—	—

注 当初計画 A : 令和4年3月に策定した経営健全化計画において見込んでいる資金不足解消額

解消実績額 B : 実際の資金不足額の解消額（決算値）

現在計画 C : 計画を見直した場合、見直し後の計画において見込む解消額

3 資金不足比率の状況

(単位：%)

年度	計画初 年度の 前年度	計画初年度 (令和3年度)		第2年度 (令和4年度)		第3年度 (令和5年度)		第4年度 (令和6年度)	
財政健全化法 における 資金不足 比率	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値
	62.6	36.4	24.2	40.6	—	31.6	—	—	—
備考									
令和4年度においては、計画に比べて旅客数が増加したことや、経費の削減に努めたこと、特別減収対策企業債の発行により、資金不足比率が大きく改善した。今後も資金不足比率は安定的に経営健全化基準を下回る見込みである。									

4 その他経営の健全化に必要な事項の措置の状況

経営危機に直面する地下鉄事業に対する支援について要望活動を行った結果、令和5年度の国の施策として、特別減収対策企業債や地下鉄事業特例債の延長及び資本費負担緩和分企業債の発行要件緩和が措置された。

また、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を財源とした補助金を一般会計から繰り入れた。

第2 今後の公営企業の経営の方針

1 経営の現状と今後の見通し

地下鉄事業は、これまでの数次にわたる経営健全化の取組により、人件費、経費の大幅な削減や増収増客に取り組んだ結果、経営が大きく改善しており、加えて、お客様の利便性や安全性の向上にも努めてきた。

新型コロナウイルス感染症の影響により、経営環境が激変し、令和2年度決算をもって再び経営健全化団体となったが、令和4年度決算においては、計画に比べてお客様数が増加したことや、経費の削減に努めたこと、特別減収対策企業債の発行等により、資金不足比率が大きく改善した。

今後は、現在のお客様数の回復状況が継続することが前提ではあるが、現金収支の黒字を維持できる見通しであり、財政健全化法に定める資金不足比率については、今後も安定的に経営健全化基準を下回ることができる見込みである。

しかし、電力料金をはじめとした物価高や、運行や整備等に係る委託料等の人件費高騰など、取り巻く環境は厳しさを増す中、未だ企業債等残高は

3,345億円、地方財政法上の累積資金不足は434億円に上り、今後も安全対策や老朽化が進む施設・設備の更新等に多額の費用を要するなど、引き続き厳しい経営状況が見込まれることから、健全な経営の確保に向けた取組を継続していくことが必要である。

2 健全な経営の確保に向けた取組

令和4年3月に策定した「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】」に基づき、経営健全化団体脱却後も、一人でも多くのお客様に御利用いただくための利用促進活動の展開や経費削減の取組など、引き続き経営健全化の取組を進めていく。

また、交通事業者としての最大の責務である輸送の安全確保を追求することはもとより、お客様の利便性や快適性の向上についても今後の財政負担に留意しながら着実に進めていくとともに、観光利用の回復を見据えて、京都市の関係部局と連携し、地下鉄を生かした移動経路の分散等による市バスの混雑対策に取り組むなど、公営交通として京都市の社会課題解決に貢献していく。

今後も、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、地下鉄事業が市民生活と多様な都市活動を支える役割を果たし、京都市の成長戦略に寄与する持続可能な公営交通を目指す。

【参考】「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」(抄)

(経営健全化計画)

第23条 地方公共団体は、公営企業の資金不足比率が公営企業の経営の健全化を図るべき基準として政令で定める数値以上である場合には、当該公営企業について、当該資金不足比率を公表した年度の末日までに、当該年度を初年度とする公営企業の経営の健全化のための計画を定めなければならない。

(財政の早期健全化等が完了した団体の報告等)

第27条 財政健全化計画による財政の早期健全化が完了した地方公共団体の長は、財政健全化計画による財政の早期健全化が完了した年度の翌年度の9月30日までに、当該年度の前年度における決算との関係を明らかにした財政健全化計画の実施状況及び財政の早期健全化が完了した後の当該地方公共団体の財政の運営の方針を記載した書類(以下この項において「財政健全化計画完了報告書」という。)を添えて、財政の早期健全化が完了した旨を議会に報告し、かつ、当該財政健全化計画完了報告書を公表するとともに、都道府県及び指定都市の長にあつては総務大臣に、市町村及び特別区の長にあつては都道府県知事に、当該財政健全化計画完了報告書を添えて財政の早期健全化が完了した旨を報告しなければならない。

2～5 (略)

6 第1項から第3項までの規定は、経営健全化計画について準用する。この場合において、第1項中「財政の早期健全化」とあるのは「公営企業の経営の健全化」と、「地方公共団体の財政の運営」とあるのは「公営企業の経営」と、「財政健全化計画完了報告書」とあるのは「経営健全化計画完了報告書」と読み替えるものとする。