

経営健全化計画の令和3年度実施状況

京 都 府 京 都 市
京都市高速鉄道事業特別会計

第1 計画と具体的な措置の状況

令和3年度は、年度当初から新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）の影響を受け、外出自粛等の行動制限が求められていたこともあり、お客様数が新型コロナ前の水準まで回復することはなく、1日当たりのお客様数は29万5千人で、令和2年度と比較すると、2万8千人の増加（+10.4%）となったが、新型コロナの流行前である令和元年度と比較すると、10万5千人の減少（▲26.2%）、運賃収入は72億円の減収となった。

感染症対策や輸送の安全確保を徹底しながら経費の縮減に努めたものの、運賃収入の減少を埋めるには遠く及ばず、経常損益は38億円の赤字、累積資金不足は417億円となり、昨年度に引き続き過去最大を更新した。

1 経費削減策

IC・磁気併用の改集札機のIC専用化や、券売機の設置台数の見直しによる保守管理費の節減などの経常経費の削減に加え、「運行情報等お知らせモニター」設置などの安全・安心に直結しない事業の延期や、烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置に向けた車両改造の延期のほか、毎週金曜日の終電延長（コトキン・ライナーの運行）の休止、お客様の御利用状況に応じた夜間時間帯のダイヤの見直し（減便）など、コスト削減・事業の見直しに取り組んだ。あわせて、職員の給与減額等による人件費の抑制を図った。

2 収入増加策

誰もが利用できる割引制度から、市民を中心とした御利用頻度の高い方を優遇する割引制度へ転換を図るため、令和5年4月に予定しているICカードによる新たなポイントサービスの実施に向けた取組として、令和3年10月に、企画乗車券の価格適正化やトラフィカ京カード及び昼間割引回数券の発売を停止するとともに、機器改修等に着手した。

さらには、コロナ禍における厳しい経営環境の中でも公共交通機関の運行を維持する取組に対する支援として、国の地方創生臨時交付金を活用した一般会計から「運行奨励金」の繰入れを行ったほか、減収により生じた資金不足に対して特例的に発行が認められた「特別減収対策企業債」を発行する等、国の制度を活用することで資金の確保に努めた。

3 市民の皆様・お客様への情報発信

地下鉄事業の経営状況や経営健全化策の取組状況について、経営レポートをはじめ、ホームページやSNS、地下鉄駅に掲出している交通局ニュース、更には市民しんぶんへの挟み込みチラシなど、あらゆる広報手段を活用して、市民の皆様やお客様に分かりやすい情報発信に努めた。

第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	—	—	—
	現在計画 C			—	—	—	—
	B-A 又は C-A			2, 349	—	—	—
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	—	—	—
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)	—	—	—

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た資金不足解消額

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

第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)	
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3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により、資金不足比率は改善した。									

第4 その他経営の健全化に必要な事項の措置の状況

(国等への要望)

新型コロナの影響による地下鉄事業の危機的な状況は、一交通事業者だけで解決できるものではないため、京都市からの発信をはじめ、様々な協議体と連携し、国等に対して感染症対策に係る補助金や減収に伴う資金不足への対応措置等、公共交通の維持・確保に向けた抜本的な支援策を求めた。

その結果、烏丸線可動式ホーム柵の設置及び地下鉄駅出入口の浸水対策に係る補助金の措置や、資金不足への支援策である特別減収対策企業債制度について、従来の償還期間である15年を超える設定が一定の要件の下で可能になるとともに、令和3年度までの時限措置であったものが、令和4年度も制度が継続されることとなった。

しかし、新型コロナの影響による減収に対する抜本的な支援としては十分ではないことから、引き続き、粘り強く支援を求めていく。