

経営比較分析表（令和5年度決算）

京都府 京都市

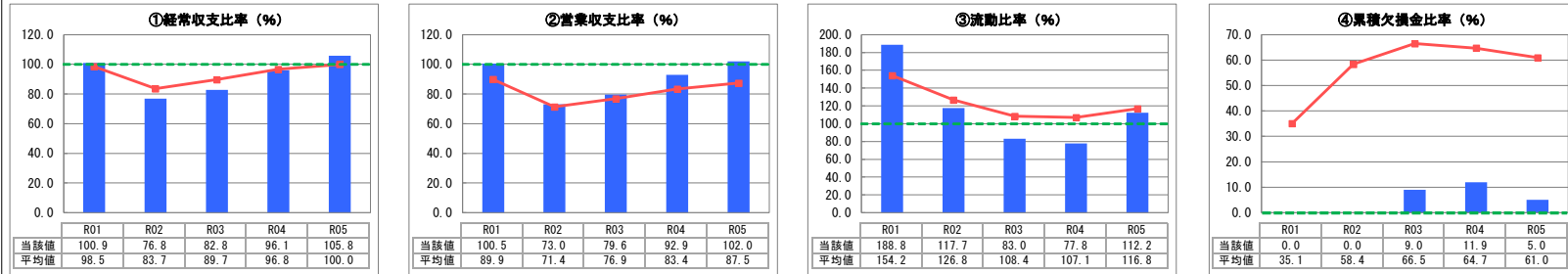
業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	自治体職員
資金不足比率（％）	営業路線（km）	年間走行キロ（千km）	在籍車両数（両）
-	322.4	29,771	810
職員数（人）	管理の委託割合（％）	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
1,183	39.8	有	有

※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。

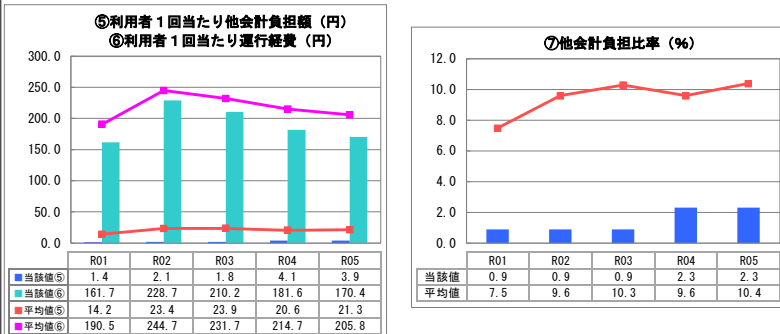
	R01	R02	R03	R04	R05
年間輸送人員（千人）	130,807	90,378	97,685	112,908	121,856
他会計負担額（千円）	186,153	185,619	178,927	464,249	469,363

1. 経営の健全性

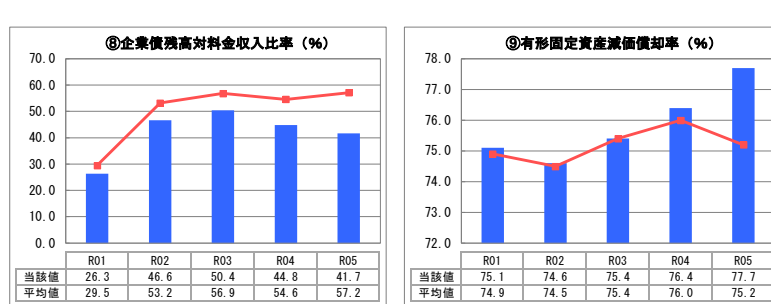
○事業の状況



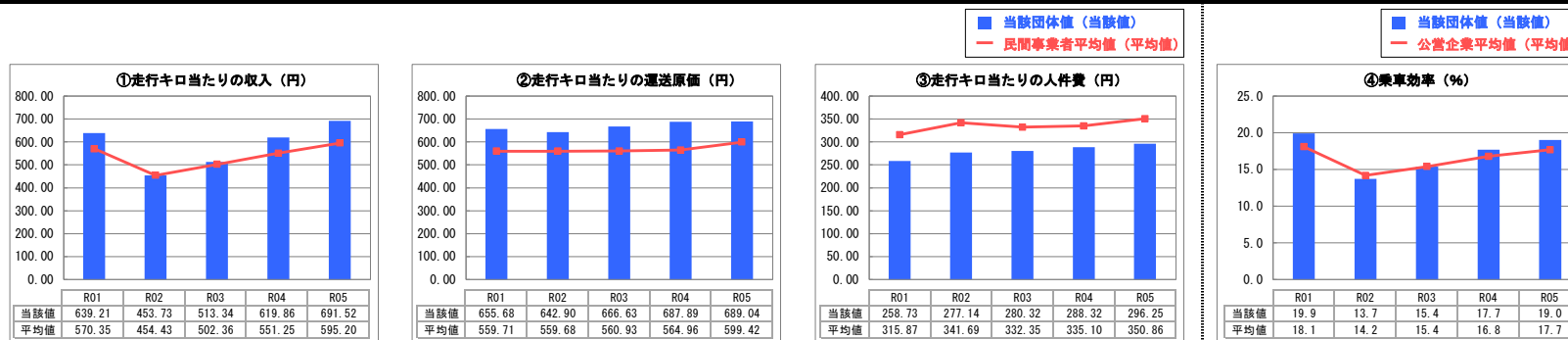
○独立採算の状況



○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年度に「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」となったが、経営健全化計画に掲げた取組を着実に推進した結果、24年度決算において、経営健全化団体から脱却し、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、黒字を確保してきた。しかし、令和2年2月以降、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たことから、赤字となり厳しい経営状況が続いた。令和5年度は、令和元年度に及ばないものの、新型コロナウイルスが5類に移行したこと等から外国人旅行者等の増加もあり、4年ぶりに黒字となった。

○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」は、旅客数の回復と平均乗車単価の他都市並みへの改善もあり、一定の回復傾向が見られ、前年度比9ポイント以上改善しており、健全経営の水準とされる100%を上回っている状況である。「③流動比率」は、流動資産が増加したことに伴い比率が増加し、目標値の100%を上回ることになった。「④累積欠損金比率」は、公営企業平均値を大きく下回っているものの、前年度に引き続き累積欠損金が生じている。

○独立採算の状況について
「⑤利用者1回当たり他会計負担額」は、他会計補助金等の繰入額はほぼ同水準で推移しているものの、年間輸送人員の増加に伴い、微減となった。「⑥利用者1回当たり運行経費」は、年間輸送人員の増加に伴い、減少となった。

○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」は、企業債残高が増加したことで高い比率となっているが、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」は、前年度比1.3ポイント上昇しているものの、建設改良計画に基づく設備投資を計画的に実施していることからほぼ同水準で推移している。

2. 経営の効率性について

令和5年度の「①走行キロ当たりの収入」は、運賃収入の増加に伴い、増加となり、民間事業者平均値を上回った。「②走行キロ当たりの運送原価」は、経費削減に努めたものの、燃料費単価の上昇や人件費の増加により削減額が圧縮されたこと等に伴い増加となった。「③走行キロ当たりの人件費」は、人件費の増加に伴い増加となった。

また、「④乗車効率」は、年間輸送人員の増加に伴い増加となり、公営企業平均値を上回る比率となった。

全体総括

令和5年度は、5月に新型コロナウイルスが5類に移行したことや円安を背景とする外国人旅行者等の増加もあり、一定の回復傾向が見られるものの、コロナ禍前の令和元年度に及ばず、1日当たりのお客様数はコロナ前の元年度比2万5千人の減少（▲7.2%）、運賃収入は平均乗車単価の他都市並みへの改善の効果もあり令和元年度比6百万円の減収となった。経常損益は、担い手不足という課題がある中でも、市バスの混雑対策を積極的に展開しながら、増収・増客をはじめとする経営健全化の取組を実施した結果、4年ぶりとなる12億円の黒字となった。

燃料費や人件費の高騰の影響を踏まえ、経費削減や増収増客等の経営健全化の取組を着実に進め、市民生活と多様な都市活動を支える役割をしっかりと果たし、持続可能な公営交通を目指していく。