

令和 3 年 1 1 月 3 0 日

交通事業者の現状について

- 1 全国的な状況（経営環境）
- 2 全国的な状況（運転士不足）
- 3 京都市交通局の状況
- 4 京阪グループ バス事業の状況

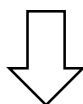
交通事業者は全国的に非常に厳しい状況にあり、山科区においても、行政・交通事業者・市民の皆様など幅広い関係者が協働し、市民生活を支える交通手段の維持に取り組んでいく必要がある。

1 全国的な状況（経営環境）

令和3年版 国土交通白書参照

◆社会の存続基盤の維持困難化

- ・人口減少，高齢化
- ・新型コロナウイルス感染症



生活必需サービスを支える公共交通や国・地域にとって重要な産業である観光産業は大きな打撃

社会の存続基盤と言える産業の持続が困難なものとなるおそれがある

◆地域公共交通への影響

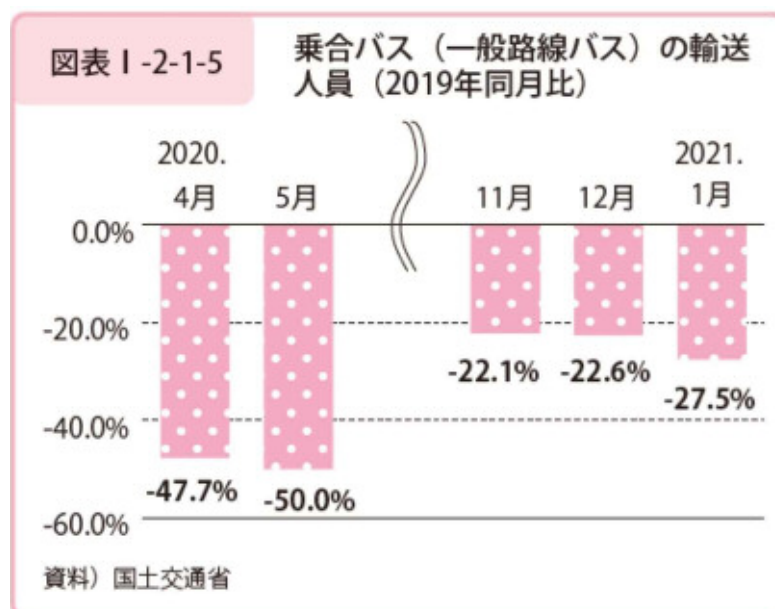
地域公共交通の影響は非常に厳しい状況

- ・コロナ禍以前の令和元年（2019年）において、全国のバス事業者の約7割が赤字
- ・加えて、コロナ禍により感染拡大防止のための外出抑制，国際的往来制限を実施⇒人流の減少，インバウンドの消失など経営環境の激変が生じている

一般路線バスについては、

コロナ禍以前から人口減少等の影響により厳しい経営環境

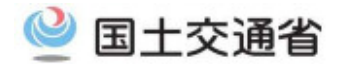
コロナ禍により、その状況が加速



緊急事態宣言期間の2020年の4・5月は前年比50%程度も減少
緊急事態宣言解除後の11月以降においても、前年比20%程度の減少が継続
→コロナ禍終息後においても、輸送人員はコロナ禍以前と同等には回復しない可能性がある

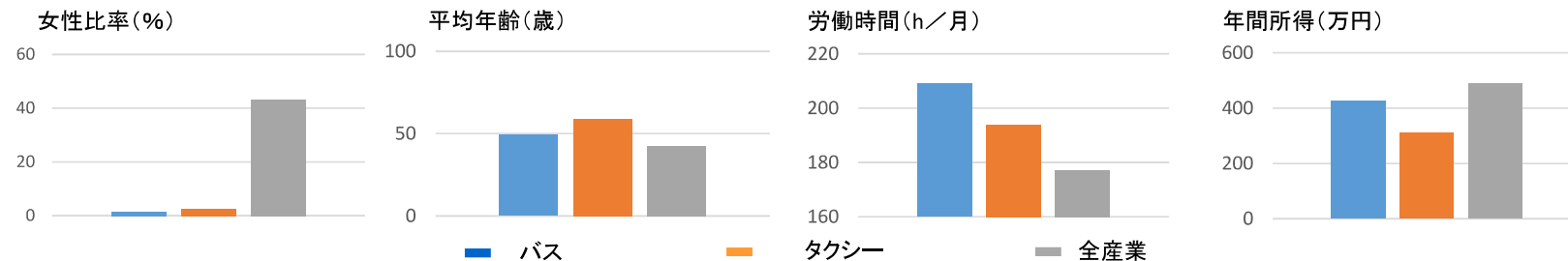
2 全国的な状況（運転士不足）

運転手不足の深刻化「地域公共交通をめぐる現状と課題」（国土交通省／令和元年9月）から



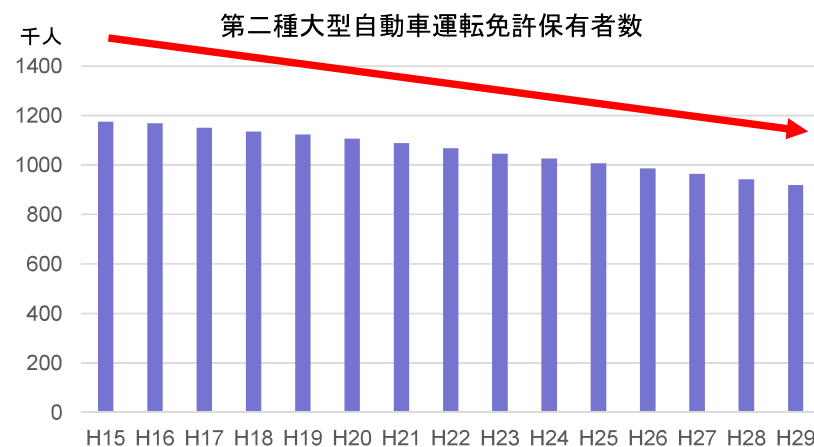
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、**労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。**
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**約15年間で約20%減少**している。
- 自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍。**

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



注1: 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精算手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

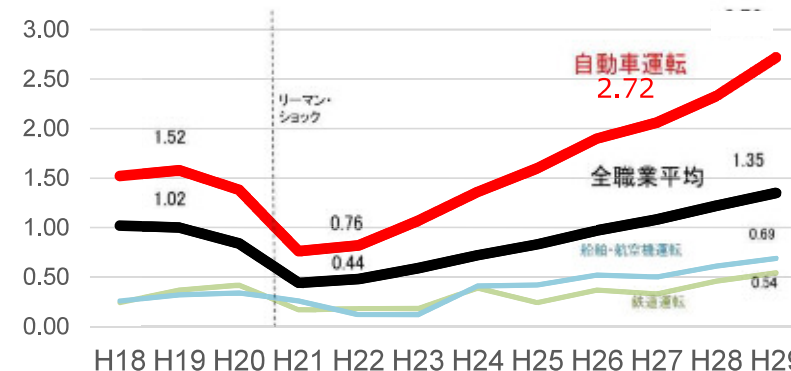
減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



（出典）警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足

有効求人倍率（常用パート含む。）の推移



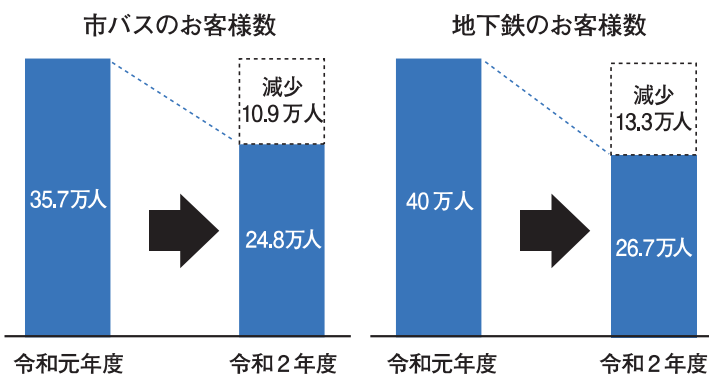
（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

新型コロナの影響で市バス・地下鉄が危機的な経営状況です。
市民の皆様のより一層の御利用をお願いします。

市バスは平成14年度、地下鉄は平成26年度以来の赤字決算 令和2年2月以降、新型コロナの影響により市バス・地下鉄のお客様数は激減

令和元年度は2月以降、新型コロナの影響によりお客様が減少しましたが、市バス・地下鉄事業ともに黒字を確保したものの、令和2年度は、市バス・地下鉄事業合わせた運賃収入が、新型コロナ以前の令和元年度と比べて約150億円の減、1日当たり約4千万円の大幅な減収となりました。市バス・地下鉄事業合わせて5億円の経費削減に努めたものの、運賃収入の大幅な減を埋めるには遠く及びません。

市バス・地下鉄とも
お客様数は1日当たり **10万人** を超える減少!



約**150**億円
減収

新型コロナ以前と比べて
収入の30%が蒸発!

1日当たり約4千万円の減収!

テレワークなど新たな生活様式の定着や観光の御利用の動向を踏まえると、
新型コロナ以前の状況に戻るかは不透明
このままでは市バス・地下鉄の経営が立ち行かなくなる状況

令和3年度は、あらゆる事業を点検し、9億円の経費節減を行う緊縮予算としましたが、運賃収入は市バスは60億円、地下鉄は82億円もの減収を見込まざるを得ず、市バス・地下鉄とも50億円を超える赤字予算となりました。市バスは、これまで積み上げてきた利益を使い果たし、累積赤字へと転落するとともに、日常の運転資金に不足額が生じる見込みです。地下鉄は、これまでから運転資金に不足額が生じており、運転資金の不足額の累積が過去最大を更新する見込みです。

新型コロナでこれまでの経営努力が吹き飛ばす結果に

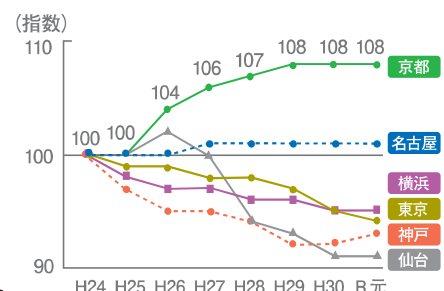
この10年間で1日当たり市バスで5万人、地下鉄で7万人以上の増客を実現し、両事業とも単年度黒字を計上できるまで経営改善を果たしてきましたが、新型コロナでこれまでの経営努力が吹き飛ばす大変厳しい状況です。

近年の市バスの状況

お客様増と攻めの経営による路線・ダイヤの充実により、他都市と比べて走行キロが増加

車両数	平成24年度 764両	
	令和元年度 822両	+58両
系統数	平成24年度 74系統	
	平成29年度 84系統	+10系統

走行キロ数の推移(指数) 公共交通事業要覧より



「市民の足」を守るため、中長期の経営計画を策定

市民の暮らしとまちを支える公共交通として、将来にわたり「市民の足」としての役割をしっかりと果たせるよう、令和3年度中に持続可能な安定経営に向けた中長期の経営計画を策定します。

交通・まちづくりの学識経験者をはじめ、企業経営者、市民公募委員により構成する「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会」を設置し、現在、議論をいただいているところです。

第1回京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会の資料等ははこちらから
https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kekka/kotsu/0000286260.html



【問合せ】

企画総務部財務課
TEL 075-863-5087
FAX 075-863-5069

コロナ対策を徹底して運行している市バス・地下鉄を安心して御利用ください。

セグメント情報（運輸業）



(単位：百万円)

	2021/3 実績	2020/3 実績	増減額	増減率
営 業 収 益	65,694	93,365	△27,670	△29.6%
鉄 道 事 業	55,051	76,184	△21,132	△27.7%
バ ス 事 業	18,479	27,480	△9,001	△32.8%
消 去	△7,836	△10,299	2,463	—
営 業 利 益	△9,658	10,862	△20,521	—
鉄 道 事 業	△6,674	9,272	△15,946	—
バ ス 事 業	△3,006	1,541	△4,547	—
消 去	23	49	△26	—

(主な増減要因)

- ・ 鉄道事業は、新型コロナウイルスの影響による旅客数減少の影響が大きく、減収・減益。
- ・ バス事業は、新型コロナウイルスの影響による乗合収入や定期観光収入の減少などにより、減収・減益。

※京阪ホールディングス株式会社「2021年3月期 決算説明会資料」から。
 ※「バス事業」は、京阪バス株式会社ほか6社。