



「営業係数」とは・・・？

営業係数とは、1つのバス系統において、100円の収入を得るためにいくらの費用がかかるかを表す指標のことです。
交通局では、毎年各系統ごとの営業係数を算出し、公表しています。

旅客数の増減は営業係数に大きく影響します

- 乗務員人件費 (運転士や整備士の給料)
- 燃料油脂費 (ガソリン代 (軽油費))
- 車両償却費 (バス車両の価値減少額)

営業費用

× 100 =

営業収入

数字が大きい
101~ 赤字
系統



旅客数が少ない
(費用は同じ)



費用

収入

費用の削減に努めていますが、バスの運行には、**旅客数に関わらず一定の費用が必要**です。
そのため、費用の削減には限界があります。
営業係数を良くするためには、**より多くのお客様に御乗車いただき、収入を増やす必要**があります。

- ◆ 運送収入 (お客様からいただく運賃)
- ◆ 運送雑収 (広告料収入等)

数字が小さい
~99 黒字
系統

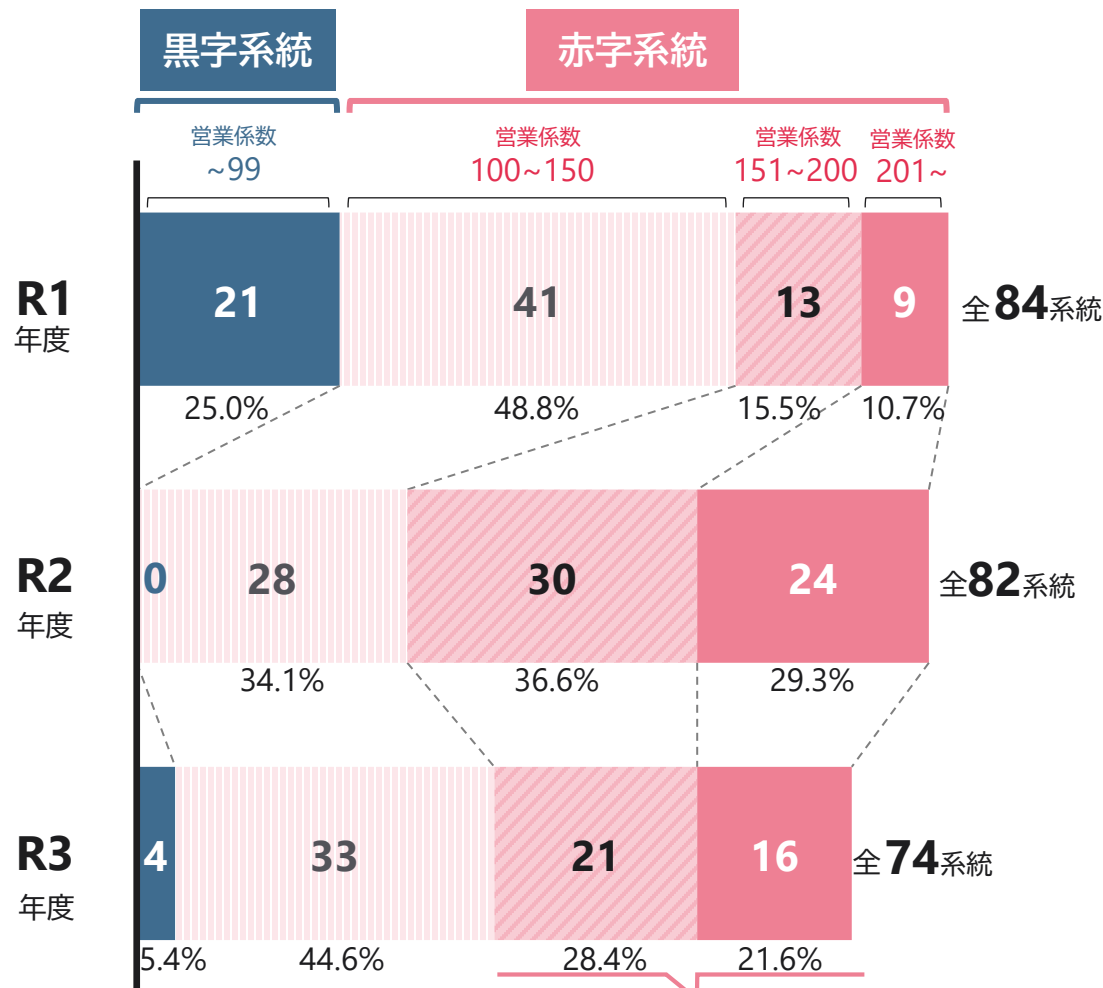


旅客数が多い!
(費用は同じ)



費用

収入



コロナ前-before-

令和元年度までは、赤字系統の割合は多かったものの市バス全体の収支はほぼ均衡

コロナ後-after-

コロナの影響ですべての市バス系統が赤字に

令和2年度に比べて旅客数が増加し4系統が黒字に改善したものの依然として厳しい状況

コロナの影響で営業係数が悪化

原因...!?

- 旅客数の激減
- 運賃収入の激減
- 軽油費の高騰
- 営業費用の増加

100円の収入を得るために1.5倍以上の費用がかかる系統が半数(50%)

営業係数の広報発表資料はこちら >

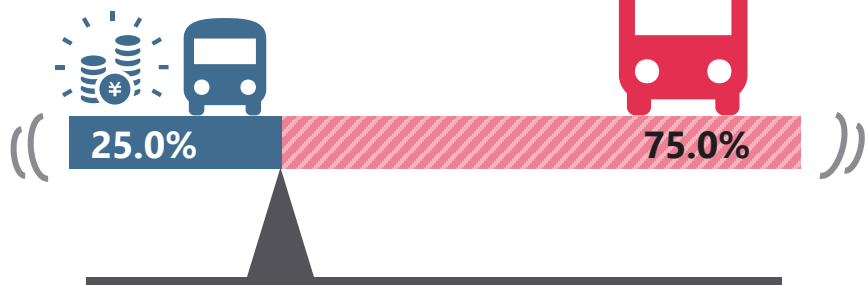
このままではバスの路線が維持できません！

コロナ前(令和元年度)

これまでの市バス事業は、循環系統などの営業成績の良い一部の黒字系統で他の赤字系統の運行を支えている状態でした。

黒字系統
(21系統)

赤字系統
(63系統)



なんとか
バランスの取れた構造

コロナ前から、赤字系統の割合は多かったものの、なんとか収支のバランスは取れていました。

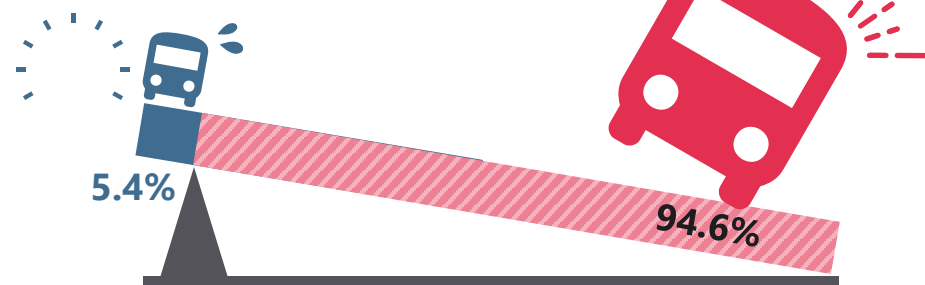


コロナ後(令和3年度)

しかし、コロナの影響で旅客数が激減し、赤字系統が増加したことで、これまでの市バス事業の構造が崩れてしまいました。

黒字系統
(4系統)

赤字系統
(70系統)



赤字系統がさらに増加し
バランスが崩れた状態

黒字系統の割合が減少し、収支のバランスが崩れ赤字系統を支えられなくなりました。



- 新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数は激減し、市バス事業はかつて経験したことのない危機的な状況となっています。
- 今後も、お客様数の大幅な回復は見込めず、厳しい状況が続くと想定されますが、市バスは通勤や通学などの日常生活と社会経済活動に欠かせない「市民の足」であり、京都のまちを支える公共交通としての役割を果たさなければなりません。
- 今回公表させていただいた営業係数を通じて、普段御利用いただいている市バスの危機的な状況を知っていただき、一人でも多くのお客様に御乗車いただくことが、市バスの路線・ダイヤを守ることに繋がります。
- 通勤・通学、休日のお出かけの際には、是非、市バス・地下鉄を御利用ください。

見える化(可)

最後まで読んでくれて
ありがとう

Thank you for Watching!!

市バス・地下鉄
に乗ってね!

