

# 高 速 電 車 事 業 会 計

## 1 業務の実績

高速電車事業会計における令和2年度の業務実績は、第1表及び第2表のとおりである。

高速電車事業は、南北線14.3km、東西線20.1km及び東豊線13.6kmの3路線48.0kmで営業しており、当年度の1日平均輸送人員は446,091人で、前年度に比べ173,880人（28.0%）の減少となった。路線別でみると、南北線、東西線及び東豊線のいずれも減少となっている。また、定員に対する乗車密度である乗車効率については、当年度22.0%となり、前年度から8.2ポイント低下した。これらは、新型コロナウイルス感染症の影響により、不要不急の外出やイベントの自粛、市立学校等の臨時休業が実施されたことなどが主な要因と考えられる。

5年間の推移をみると、1日平均輸送人員は平成30年度まで増加していたが、令和元年度以降減少している。路線別では、南北線及び東西線は令和元年度以降減少しており、東豊線は平成30年度に増加に転じたものの、令和元年度以降減少している。

また、乗車効率についても、令和元年度以降低下している。路線別では、南北線及び東西線は令和元年度以降低下し、東豊線は、平成30年度に上昇に転じたものの、令和元年度以降低下している。

第1表 走行キロ・輸送人員の推移

年 度	1日平均走行キロ数		輸 送 人 員				
	(km/日)	すう勢比率	1日平均(人/日)	すう勢比率	1日平均営業1km当たり(人/km・日)	すう勢比率	乗車効率(%)
28	92,238	100.0	619,945	100.0	12,916	100.0	30.2
29	92,242	100.0	627,831	101.3	13,080	101.3	30.6
30	91,916	99.7	631,179	101.8	13,150	101.8	30.8
元	92,095	99.8	619,971	100.0	12,916	100.0	30.2
2	92,051	99.8	446,091	72.0	9,294	72.0	22.0
対前年度増減	(△ 44)	—	(△ 173,880)	—	(△ 3,622)	—	(△ 8.2)
増減率	(△ 0.0%)	—	(△ 28.0%)	—	(△ 28.0%)	—	—

(注) 1日平均走行キロ数、1日平均輸送人員及び1日平均営業1km当たり輸送人員の算出に当たっては、30年度は北海道胆振東部地震の影響により終日運休した日数を控除した364日を1年間の営業日数としている。

第2表 路線別輸送人員・乗車効率の推移

年 度	1日平均輸送人員(人/日)			1日平均営業1km当たり輸送人員(人/km・日)			乗 車 効 率 ( % )		
	南 北 線	東 西 線	東 豊 線	南 北 線	東 西 線	東 豊 線	南 北 線	東 西 線	東 豊 線
28	233,749	234,060	152,136	16,346	11,645	11,186	29.3	28.2	37.4
29	236,548	239,702	151,581	16,542	11,925	11,146	29.5	28.8	37.2
30	236,580	241,846	152,753	16,544	12,032	11,232	29.5	29.1	37.5
元	230,692	239,038	150,241	16,132	11,892	11,047	28.7	28.6	36.9
2	158,799	181,691	105,601	11,105	9,039	7,765	20.5	21.5	26.3
対前年度増減	(△ 71,893)	(△ 57,347)	(△ 44,640)	(△ 5,027)	(△ 2,853)	(△ 3,282)	(△ 8.2)	(△ 7.1)	(△ 10.6)
増減率	(△ 31.2%)	(△ 24.0%)	(△ 29.7%)	(△ 31.2%)	(△ 24.0%)	(△ 29.7%)	—	—	—

(注) 1 第1・2表の( )内の上段は、対前年度増減数値を、下段は対前年度増減率を表している。

2 乗車効率=乗車密度/平均定員(乗車密度=年間延人キロ/年間走行キロ)

3 1日平均輸送人員及び1日平均営業1km当たり輸送人員の算出に当たっては、30年度は北海道胆振東部地震の影響により終日運休した日数を控除した364日を1年間の営業日数としている。

## 2 予算の執行状況

### (1) 収益的収入及び支出

収益的収入は、予算現額393億6,200万円に対して、決算額397億947万円（執行率100.9%）で3億4,747万円の増となった。主な内訳をみると、広告料が、予算に比べ4億4,355万円減少している一方で、収益的収入の約8割を占める運輸収益（乗車料収入）が、予算に比べ6億6,090万円増加している。

収益的支出は、予算現額417億6,200万円に対して、決算額392億5,273万円（執行率94.0%）であり、不用額は25億926万円となっている。その主な内訳は、修繕費、光熱水費、固定資産除却費などである。

### (2) 資本的収入及び支出

資本的収入は、予算現額256億5,703万円に対して、決算額239億8,303万円（執行率93.5%）で16億7,400万円の減となっている。これは、建設改良費の繰越し等による減に伴い、その財源となる企業債、出資金及び国庫補助金等が減少したことなどによるものである。

資本的支出は、予算現額395億524万円に対して、決算額361億8,276万円（執行率91.6%）となっている。差額33億2,247万円のうち、11億9,089万円が翌年度への繰越額で、残り21億3,158万円が不用額となっている。これは、主に建設改良費の減によるものである。

なお、建設改良費は、予算現額144億4,324万円に対して、決算額は111億4,356万円（執行率77.2%）となっており、主な内訳は次のとおりである。

・真駒内駅耐震改修工事	17億7,891万円
・南郷変電所変電設備更新工事	7億4,839万円
・北34条駅他14駅改札機製造	4億4,110万円
・CTC装置更新工事（南北線・東西線・東豊線）	4億2,064万円
・東豊線栄町駅ほか6駅無停電電源設備更新工事	4億1,210万円
・東西線防災集中監視装置更新工事	3億8,750万円

企業債償還金は、249億5,160万円で、資本的支出の69.0%を占めている。

当年度決算における資本的収入額が資本的支出額に不足する額121億9,973万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額8億7,839万円、繰越工事資金1億9,420万円及び当年度分損益勘定留保資金等111億2,712万円によって補填されている。

### 3 経営成績

#### (1) 概況

損益の状況は、第3表のとおりである。

当年度は、総収益が368億3,921万円、総費用が372億6,120万円で、差引き4億2,198万円の純損失となり、前年度の純利益86億3,410万円に比べると90億5,608万円減少している。

経常損益でみると、経常収益は362億1,402万円、経常費用は371億9,634万円で、差引き9億8,231万円の経常損失となった。経常収益率は、前年度より25.3ポイント低下し97.4%となっている。

特別利益は、貯蔵品経理の導入に伴い、令和元年度までに購入済みの貯蔵品対象材料を貯蔵品として計上したことなどにより6億2,519万円を計上し、特別損失は、一部バスターミナルの一般会計への移管による固定資産譲渡に伴う損失など6,486万円を計上している。

未処理欠損金は、当年度に4億2,198万円の純損失を計上した結果、前年度末の2,101億8,242万円から当年度末は2,106億440万円に増加し、未処理欠損金比率は、前年度から178.2ポイント悪化し690.0%となっている。

#### 第3表 損益の状況

(単位 金額：千円 比率：%)

年 度	総収益 (A)		総費用 (B)		差引損益 (A) - (B)	収益率 $\frac{(A)}{(B)}$	未処分 利益剰余金 又は 未処理欠損金 (△) (C)	未処理 欠損金比率 $\frac{(C)}{\text{営業収益}}$
	決算額	すう勢 比率	決算額	すう勢 比率				
28	48,241,170	100.0	39,340,590	100.0	8,900,579	122.6	△ 237,127,135	575.0
29	48,132,014	99.8	39,318,444	99.9	8,813,569	122.4	△ 228,313,565	547.4
30	47,861,772	99.2	( 38,331,978 )	( 97.4 )	( 9,529,793 )	( 124.9 )	△ 218,816,525	524.2
			38,364,731	97.5	9,497,040	124.8		
元	46,939,566	97.3	( 38,246,385 )	( 97.2 )	( 8,693,181 )	( 122.7 )	△ 210,182,422	511.8
			38,305,463	97.4	8,634,103	122.5		
2	( 36,214,028 )	( 75.1 )	( 37,196,340 )	( 94.5 )	( △ 982,311 )	( 97.4 )	△ 210,604,404	690.0
	36,839,219	76.4	37,261,201	94.7	△ 421,982	98.9		

(注) 1 ( ) 内は 特別利益、特別損失がある場合に、これを除いて算出したものである。

(2) 経常収益・経常費用の内訳

経常収益及び経常費用の内訳は、第4表及び第1図のとおりである。前年度に比べて、収益は107億2,553万円（22.8%）減少し、費用は10億5,004万円（2.7%）減少したことから、経常損益はマイナス9億8,231万円と、前年度より96億7,549万円（111.3%）の減少となった。

第4表 経常収益・経常費用の内訳

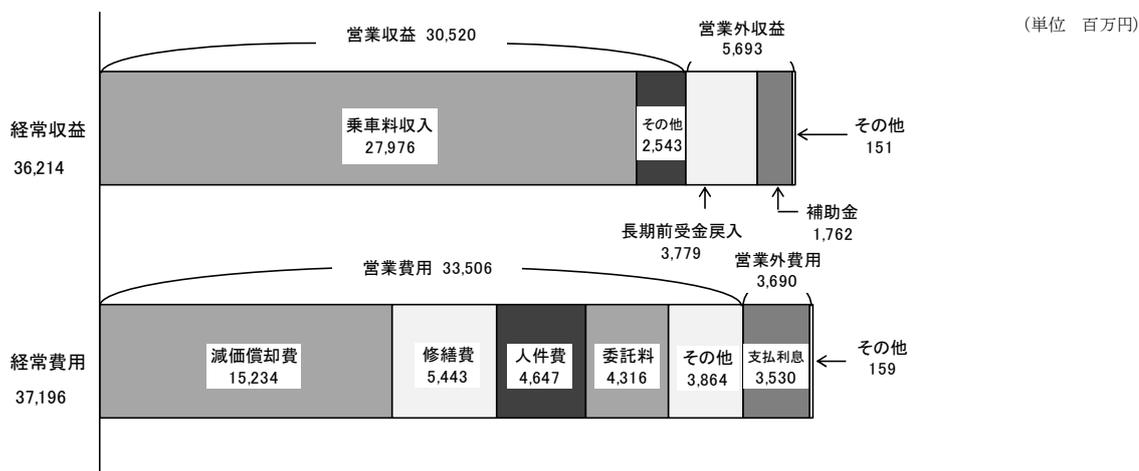
(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	2 年 度		元 年 度		対 前 年 度 比 較		す う 勢 比 率 (28 年 度 = 100)			
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 減 額	増 減 率	2 年 度	元 年 度	30 年 度	29 年 度
【 経 常 収 益 】										
乗 車 料 収 入	27,976,614	77.3	38,245,984	81.5	△ 10,269,370	△ 26.9	73.0	99.8	101.5	101.3
国 庫 補 助 金	5,859	0.0	12,621	0.0	△ 6,762	△ 53.6	-	-	-	-
一 般 会 計 補 助 金	1,757,112	4.9	1,924,273	4.1	△ 167,161	△ 8.7	54.0	59.1	69.7	80.8
広 告 料 収 入	1,040,400	2.9	1,348,411	2.9	△ 308,010	△ 22.8	68.6	88.9	93.1	97.9
賃 貸 料 収 入	1,254,151	3.5	1,206,851	2.6	47,300	3.9	107.7	103.7	99.2	98.7
長 期 前 受 金 戻 入	3,779,329	10.4	3,920,657	8.4	△ 141,328	△ 3.6	101.5	105.3	103.0	101.1
そ の 他	400,560	1.1	280,766	0.6	119,794	42.7	147.0	103.0	107.6	106.0
再 営 業 収 益	30,520,351	84.3	41,067,905	87.5	△ 10,547,554	△ 25.7	74.0	99.6	101.2	101.1
再 計 営 業 外 収 益	5,693,677	15.7	5,871,660	12.5	△ 177,983	△ 3.0	81.4	83.9	87.5	91.8
計	36,214,028	100.0	46,939,566	100.0	△ 10,725,537	△ 22.8	75.1	97.3	99.2	99.8
【 経 常 費 用 】										
人 件 費	4,647,972	12.5	4,708,460	12.3	△ 60,487	△ 1.3	94.7	96.0	91.8	95.5
動 力 費	1,123,083	3.0	1,212,059	3.2	△ 88,976	△ 7.3	106.2	114.6	116.2	108.2
修 繕 費	5,443,032	14.6	5,241,533	13.7	201,498	3.8	118.5	114.1	109.6	105.3
委 託 料	4,316,854	11.6	4,112,769	10.8	204,085	5.0	105.4	100.5	99.5	99.7
減 価 償 却 費	15,234,055	41.0	15,402,787	40.3	△ 168,732	△ 1.1	94.0	95.1	99.9	102.6
支 払 利 息	3,530,574	9.5	4,063,332	10.6	△ 532,757	△ 13.1	62.8	72.3	80.5	89.7
そ の 他	2,900,766	7.8	3,505,441	9.2	△ 604,675	△ 17.2	101.1	122.2	97.2	101.6
再 営 業 費 用	33,506,156	90.1	34,170,990	89.3	△ 664,833	△ 1.9	99.6	101.6	100.5	101.9
再 計 営 業 外 費 用	3,690,183	9.9	4,075,394	10.7	△ 385,211	△ 9.5	64.7	71.5	79.6	88.6
計	37,196,340	100.0	38,246,385	100.0	△ 1,050,045	△ 2.7	94.5	97.2	97.4	99.9
経 常 損 益	△ 982,311	-	8,693,181	-	△ 9,675,492	△ 111.3	△ 11.0	97.7	107.1	99.0

(注) 1 修繕費にはタイヤチューブ費を、支払利息には企業債取扱諸費を含む。

2 国庫補助金に係るすう勢比率については、平成28年度の金額が0のため、空欄としている。

第1図 令和2年度経常収益・経常費用の構成



### 【経常収益】

経常収益は362億1,402万円で、前年度より107億2,553万円（22.8%）の減少となった。

収益の約8割を占める乗車料収入は、前年度に比べ102億6,937万円（26.9%）減少している。

また、広告料収入が、前年度に比べ3億801万円（22.8%）減少している。

### 【経常費用】

経常費用は371億9,634万円で、前年度より10億5,004万円（2.7%）の減少となった。

主な科目について前年度と比較すると、修繕費が令和2年12月に発生した北34条駅の浸水に係る修繕の執行や、施設等の老朽化に伴う修繕の件数増から2億149万円（3.8%）の増加、委託料が地下鉄駅業務等に係る委託料の増加などから2億408万円（5.0%）の増加となる一方、減価償却費が1億6,873万円（1.1%）減少したほか、企業債元金の償還が進んだことなどにより支払利息が5億3,275万円（13.1%）減少している。

経常費用の構成割合をみると、減価償却費の41.0%及び支払利息の9.5%を合わせた資本費で50.5%を占めており、次いで修繕費の14.6%となっている。

### 【最近5年間の推移】

最近5年間の推移をみると（以下、平成28年度を100として比較）、営業収益では、その大半を占める乗車料収入において令和元年度以降減少していることなどから、当年度は平成28年度から26.0ポイント低下している。また、営業外収益では、一般会計補助金が特例債の元金、利子償還額の減少に伴う補助の減等により大幅な減少を続けたことなどから、当年度は平成28年度から18.6ポイントの低下となった。

経常費用の内訳をみると、動力費が燃料調整単価の上昇から平成28年度以降増加傾向にあり、当年度は前年度を下回ったものの平成28年度から6.2ポイントの上昇、修繕費が施設の老朽化の進行などにより平成28年度以降増加傾向にあり、当年度は前年度を上回って平成28年度から18.5ポイント上昇している。その一方で、支払利息が、企業債残高の減少や新規発行債利率の低下により大幅に減少し続けており、当年度の経常費用全体では、平成28年度から5.5ポイントの低下となっている。

### (3) 収益性分析

利益率及び経常費用対営業収益率は、第5表のとおりである。

過去5年間の推移をみると、経常利益率は、平成29年度までほぼ横ばいであり、平成30年度に増加したものの、令和元年度以降低下しており、当年度については、経常損失を計上したため前年度から21.2ポイント低下した。営業利益率は、平成29年度に減少し、平成30年度に増加したものの、令和元年度以降低下しており、当年度については、前年度から26.6ポイント低下した。

経常費用の営業収益に対する各指標をみると、平成28年度以降営業収益が経常費用を上回る状況が続いていたが、当年度は121.9%で前年度に比べ28.8ポイント悪化している。科目別にみると、資本費（減価償却費49.9%及び支払利息11.6%）の比率について高い状況が続いており、当年度は前年度から14.1ポイント上昇し61.5%となっている。

直接費に対する乗車料収入の割合をみる運賃箱比率では、当年度は、人件費などの直接費が減少したものの、乗車料収入が大幅に減少し、前年度から51.8ポイント低下の151.8%となり、過去5年間で最低となった。

**第5表 利益率及び経常費用対営業収益率**

(単位 %)

項 目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
経常利益率	18.5	18.3	19.9	18.5	△ 2.7
営業利益率	18.4	17.8	19.0	16.8	△ 9.8
経常費用対営業収益率	95.4	94.3	91.8	93.1	121.9
人件費	11.9	11.2	10.8	11.5	15.2
減価償却費	39.3	39.8	38.8	37.5	49.9
支払利息	13.6	12.1	10.8	9.9	11.6
その他経費	30.6	31.1	31.4	34.3	44.9
運賃箱比率	218.7	219.7	220.7	203.6	151.8

(注) 経常利益率＝経常利益／経常収益、営業利益率＝営業利益／営業収益

経常費用対営業収益率＝経常費用／営業収益

運賃箱比率＝乗車料収入／直接費（経常費用から減価償却費と支払利息を除いたもの。）

(4) 人件費分析

【職員数の推移】

職員数（損益勘定所属職員。以下同じ。）の推移は第6表のとおりである。

当年度末の総職員数は549人で、前年度末から33人の増加となっている。これは、運転手の採用による職員の増や、非常勤職員及び臨時職員が会計年度任用職員に変更されたことによる。

1日平均走行千km当たり職員数をみると、総職員数ベースでは、平成28年度に6.1人であったところ、当年度は5.9人と減少している。

なお、このほかに資本勘定所属職員として、当年度末で32人（前年度31人）在籍している。

第6表 職員数の推移

項目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
職員数(人)	539	525	517	510	531
非常勤職員数(人)	20	7	7	6	-
会計年度任用職員数(人)	-	-	-	-	18
計(総職員数)	559	532	524	516	549
非常勤職員又は会計年度任用職員の割合(%)	3.6	1.3	1.3	1.2	3.3
1日平均走行千km	6.1	5.7	5.7	5.6	5.9
当たり職員数(人)	(5.8)	(5.7)	(5.6)	(5.5)	(5.8)

(注) 1 職員数は、年度末現在である。(再任用短時間勤務職員を含む。)

2 非常勤職員は、令和2年度に創設された会計年度任用職員に変更されている。

3 1日平均走行千km当たり職員数は、期中平均により計算している。( )内は非常勤職員及び会計年度任用職員を除く。

【職員1人当たり労働生産性の推移】

労働生産性の推移を、平成28年度を100として職員1人当たり（会計年度任用職員を含む。）の営業収益及び輸送人員についてみると、次表のとおりである。

前年度に比べると、営業収益で32.9ポイントの低下、輸送人員は35.7ポイントの低下となった。平成28年度との比較では営業収益で24.0ポイント、輸送人員で26.1ポイントの低下となっている。

職員1人当たり営業収益・輸送人員のすう勢

項目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
職員1人当たり営業収益	100.0	107.0	109.3	108.9	76.0
輸送人員	100.0	107.2	109.7	109.6	73.9

(注) 職員数は期中平均により計算している。

## 【人件費のすう勢】

平成28年度を100とする人件費のすう勢は、第7表のとおりである。

人件費（退職給付費を除く。）は、平成28年度と比べると6.4ポイントの低下となった。このうち、給与は平成28年度から5.3ポイントの低下、前年度からは0.4ポイントの上昇となった。職員1人当たり平均給与は、平成28年度からは3.5ポイントの低下となっている。

退職関係費用について、当年度は、退職手当として退職給付引当金より4億6,471万円を取り崩して支給し、新たに同引当金に2億9,836万円を計上した。なお、当年度の退職者数は26人（前年度22人）となっている。

### 第7表 人件費のすう勢

(単位 比率：% 金額：千円)

区 分	す う 勢 比 率 (28年度=100)				
	29 年 度	30 年 度	元 年 度	2 年 度	構 成 比
人 件 費 ( 金 額 )	94.5 (4,392,456)	93.5 (4,343,351)	94.0 (4,369,256)	93.6 (4,349,603)	100.0
給 与	94.8	93.5	94.3	94.7	82.9
給 料	97.2	95.7	95.9	98.4	45.2
手 当	92.2	91.1	92.5	90.8	37.7
報 酬	21.1	20.9	19.1	-	-
賃 金	84.4	84.2	83.9	-	-
法 定 福 利 費 等	101.0	101.2	100.9	100.5	17.1
1 人 当 たり 職 員	97.8	98.4	100.2	96.5	
平 均 給 与 総 職 員	98.8	99.4	101.4	95.3	
退 職 給 付 費 ( 金 額 )	(291,513)	(160,187)	(339,204)	(298,369)	(6.4)
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 ( 金 額 )	(369,725)	(302,615)	(390,246)	(464,718)	

(注) 1 人件費には退職給付費を含まない。

2 非常勤職員及び臨時職員は、令和2年度に創設された会計年度任用職員に変更されたことに伴い、その報酬及び賃金は給料に含まれている。

3 法定福利費等は法定福利費と厚生福利費である。

4 職員1人当たり平均給与は、期中平均職員数により計算している。

5 退職給付費の構成比( )内は、総人件費(人件費と退職給付費の合算額)に占める割合である。

また、職員1人当たり(会計年度任用職員を除く。)の平均給与及び平均年齢の推移は、次のとおりである。

### 職員1人当たり平均給与及び平均年齢の推移

年 度	年 額 ( 千 円 )	平 均 年 齢 ( 歳 )
28	7,053	47.2
29	6,895	47.2
30	6,940	47.9
元	7,071	48.1
2	6,809	47.2

(注) 期中平均の損益勘定所属職員(再任用短時間勤務職員を含む。)により計算している。

(5) 走行1km当たり収支（全路線・路線別）

走行1km当たりの経常収支（全路線）は、第8表のとおりである。

収益は1,077円84銭、費用は1,107円8銭であり、差引収支では29円24銭の損失となっている。前年度と比べると、収益で314円74銭の減少、費用で27円59銭の減少となり、差引収支では287円15銭の悪化となっている。これにより、当年度の経常費用対経常収益は102円71銭となり、前年度から21円23銭の悪化となった。

最近5年間の推移をみると（平成28年度を100として比較）、収益ではその大部分を占める乗車料収入が、輸送人員の減少により当年度は大幅に減少しており、平成28年度に比べ26.8ポイントの低下となっている。

費用については、平成28年度に比べ人件費が5.1ポイント、減価償却費が5.8ポイント、支払利息が37.1ポイントの低下となる一方、経費が9.5ポイントの上昇となっている。経費が総じて増加傾向となっているのは、電気料金の値上げ等により動力費が増加傾向にあるほか、修繕費や委託料が増加しているためである。また、減価償却費は令和元年度以降減少しているが、これは、既存車両等の償却が順次終了しているためである。

**第8表 走行1km当たり収支**

(単位 円)

区 分	2年度	元年度	増減額	30年度	29年度	28年度	すう勢比率(28年度=100)				
							2年度	元年度	30年度	29年度	
経常収益	乗車料収入	832.67	1,134.66	△301.99	1,162.63	1,152.73	1,137.91	73.2	99.7	102.2	101.3
	補助金	52.47	57.46	△4.99	67.83	78.22	96.68	54.3	59.4	70.2	80.9
	長期前受金戻入	112.48	116.32	△3.84	114.56	111.83	110.57	101.7	105.2	103.6	101.1
	その他	80.21	84.14	△3.93	85.50	86.81	87.73	91.4	95.9	97.5	99.0
	計	1,077.84	1,392.58	△314.74	1,430.53	1,429.59	1,432.90	75.2	97.2	99.8	99.8
経常費用	人件費	138.34	139.69	△1.35	134.60	139.12	145.75	94.9	95.8	92.3	95.5
	経費	410.25	417.48	△7.23	392.24	385.46	374.63	109.5	111.4	104.7	102.9
	減価償却費	453.41	456.96	△3.55	483.57	493.47	481.18	94.2	95.0	100.5	102.6
	支払利息	105.08	120.55	△15.47	135.28	149.75	166.95	62.9	72.2	81.0	89.7
	計	1,107.08	1,134.67	△27.59	1,145.69	1,167.81	1,168.52	94.7	97.1	98.0	99.9
差引収支	△29.24	257.91	△287.15	284.84	261.78	264.38					
経常費用対経常収益	102.71	81.48	21.23	80.09	81.69	81.55					
走行キロ(千km)	33,598	33,706	△108	33,457	33,668	33,666	99.8	100.1	99.4	100.0	

(注) 経常費用対経常収益は、収益100円を得るのに要する費用の金額を表している。

次に、路線別の走行1km当たりの収支は、第9表のとおりである。

経常収益は、南北線が1,045円75銭、東西線が896円66銭、東豊線が1,612円70銭となっている。東豊線が極端に高いのは、東豊線に充当される一般会計補助金と長期前受金戻入の割合が、他の路線より高いことによる。

経常費用は、南北線が935円9銭、東西線が879円81銭、東豊線が1,990円34銭となっており、経常収益と同様に東豊線が極端に高くなっているが、これは東豊線に係る減価償却費の割合が他の路線より高いことによる。

差引収支をみると、南北線で110円66銭、東西線で16円85銭の利益、東豊線で377円64銭の損失となっており、東豊線のみ、前年度に続いて損失計上となった。

次に、経常費用対経常収益をみると、南北線が89円42銭、東西線が98円12銭、東豊線が123円42銭となっており、東豊線を除く路線で収益100円を得るために要する費用がそれを下回っている。

直接費に対する乗車料収入の割合である運賃箱比率は、南北線で153.3%、東西線で166.8%、東豊線で127.5%となっている。

**第9表 路線別走行1km当たり収支**

(単位 円)

路線別 区分	南 北 線			東 西 線			東 豊 線		
	2年度	元年度	増減額	2年度	元年度	増減額	2年度	元年度	増減額
経常収益	1,045.75	1,430.62	△ 384.87	896.66	1,128.68	△ 232.02	1,612.70	2,030.52	△ 417.82
うち乗車料収入	879.67	1,256.13	△ 376.46	739.94	966.77	△ 226.83	1,004.19	1,384.69	△ 380.50
経常費用	935.09	951.23	△ 16.14	879.81	894.65	△ 14.84	1,990.34	2,064.25	△ 73.91
直接費	573.97	582.55	△ 8.58	443.67	440.98	2.69	787.45	824.18	△ 36.73
人件費	144.11	145.92	△ 1.81	110.49	111.43	△ 0.94	203.29	204.55	△ 1.26
経費	429.85	436.64	△ 6.79	333.18	329.55	3.63	584.16	619.63	△ 35.47
資本費	361.12	368.67	△ 7.55	436.15	453.67	△ 17.52	1,202.88	1,240.07	△ 37.19
差引収支	110.66	479.39	△ 368.73	16.85	234.03	△ 217.18	△ 377.64	△ 33.73	△ 343.91
経常費用対 経常収益	89.42	66.49	22.93	98.12	79.27	18.85	123.42	101.66	21.76
運賃箱比率(%)	153.3	215.6	△ 62.3	166.8	219.2	△ 52.4	127.5	168.0	△ 40.5

(注) 運賃箱比率=乗車料収入/直接費

**(参考) 路線別営業路線1km当たり収支**

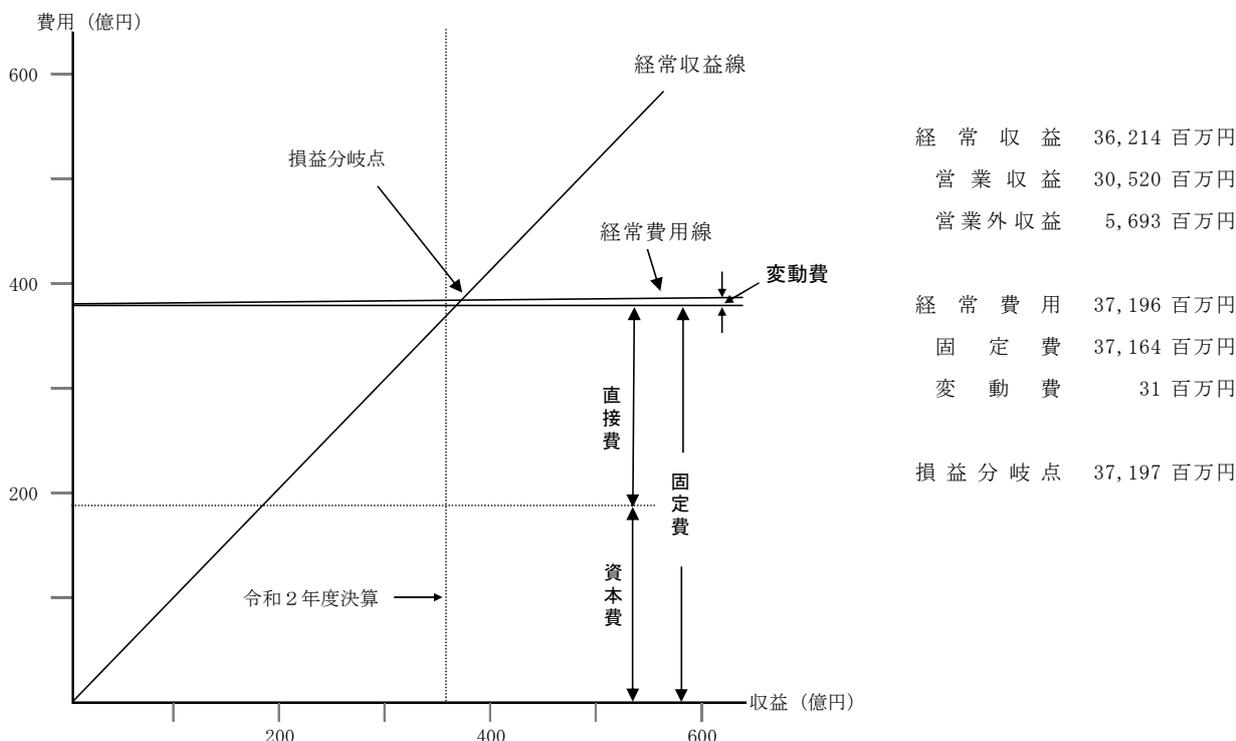
(単位 千円)

路線別 区分	南 北 線 14.3km			東 西 線 20.1km			東 豊 線 13.6km		
	2年度	元年度	増減額	2年度	元年度	増減額	2年度	元年度	増減額
乗車料収入	631,147	903,505	△ 272,358	624,839	817,731	△ 192,892	469,994	653,635	△ 183,641
直接費	411,811	419,018	△ 7,207	374,650	372,996	1,654	368,553	389,049	△ 20,496
減価償却費	213,545	215,964	△ 2,419	294,086	299,092	△ 5,006	460,971	463,437	△ 2,466
支払利息	45,552	49,214	△ 3,662	74,215	84,639	△ 10,424	102,018	121,934	△ 19,916

(6) 損益分岐点分析

令和2年度決算について、損益分岐点分析（試算）を行ったのが、第2図である（損益分岐点については、巻末資料3を参照）。

第2図 損益分岐点



分析の結果、経常費用に占める変動費の割合は0.1%、変動費率は0.1%、損益分岐点収益額は371億9,700万円と試算され、損益分岐点比率は102.7%となった。当会計の特徴として、変動費の割合が極めて低く、固定費中の資本費の割合が高い（固定費中50.5%）構造になっている。

当年度の経常収益は362億1,400万円で、損益分岐点収益額より9億8,300万円下回っており、前年度より大きく減少している。

多額の未処理欠損金の解消に向け、今後、経常収益が損益分岐点を上回る状況にするためには、人口減少等に伴う乗車料の減少も見据えながら、適切な水準の施設更新及び企業債の発行により、資本費の抑制を図っていくことなどが必要と考える。

(7) 一般財団法人札幌市交通事業振興公社との決算統合分析

一般財団法人札幌市交通事業振興公社（本市50%出資。以下「公社」という。）は、本市交通事業の一部門を担い、定期券等各種乗車券の発売等や地下鉄全駅の駅業務等の受託事業のほか、交通問題に対する市民意識啓発等の事業、地下鉄駅での物品販売などを行っている。

公社への委託料・職員数等の推移は、第10表及び第3図のとおりである。当年度の委託料は33億3,500万円で、前年度より1億1,400万円増加し、直接費に占める割合は0.7ポイント上昇して18.7%となった。

第11表により公社分を含めた統合決算額をみると、経常収益は363億3,500万円（前年度470億6,600万円）、経常費用は371億6,000万円（同383億8,600万円）となり、8億2,400万円の経常損失（同86億8,000万円の経常利益）となった。また、直接費は178億400万円（同179億9,300万円）となり、そのうち人件費は74億9,600万円（同75億6,700万円）となっている。

なお、本分析の交通局の費用及び職員数は高速電車事業会計単独の数値を使用しているが、公社の費用及び職員数は、軌道整備事業会計からの委託分も含めたものを使用している。

- 第10表、第11表、第3図における注記事項
- 1 第3図における直接費は、経常費用から資本費、固定資産除却費及び受託工事費を除いたものである。
  - 2 第3図において、退職給付費は「その他」に含む。
  - 3 第10表の委託料は軌道整備事業会計（令和元年度までは軌道事業会計）からの費用負担分を除外している。
  - 4 第10表の職員数は高速電車事業会計の所属かつ年度末現在の数値であり、公社職員数は非常勤職員を除く。
  - 5 第11表における公社の公益事業には、受託事業のほか、公益独自事業を含み、統合決算額は、高速電車事業会計からの委託料を相殺している。

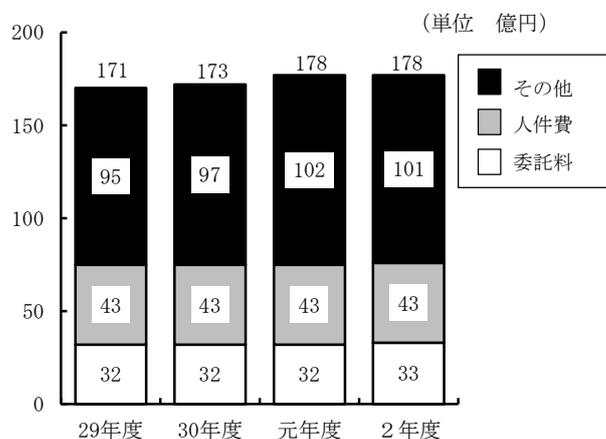
第10表 公社への委託料等の推移の内訳

(単位 百万円, 人, %)

区 分	29年度	30年度	元 年度	2 年度
委 託 料	3,262	3,273	3,221	3,335
運 輸 費	2,807	2,865	2,821	2,806
運 輸 管 理 費	455	408	400	404
対28年度比率	102.0	102.3	100.7	104.2
対直接費比率	19.0	18.8	18.0	18.7
局 損 益 職 員 数	532	524	516	549
うち会計年度任用職員	7	7	6	18
公 社 職 員 数	588	592	606	714
うち派遣職員	5	7	9	49

(注) 非常勤職員は、令和2年度に創設された会計年度任用職員に変更されている。

第3図 直接費の内訳（高速電車事業会計）



第11表 公社分を含めた決算内訳

(単位 百万円)

会 計 区 分	経常収益 (A)	経常費用 (B)	うち直接費			経常損益 (A)-(B)		
			うち直接費	人 件 費	そ の 他			
2 年 度	高 速 電 車	36,214	37,196	17,840	4,349	13,490	△ 982	
	公 社	公益事業	3,375	3,231	3,231	3,140	90	144
		収益事業	81	68	68	6	61	13
	統 合 決 算 額	36,335	37,160	17,804	7,496	10,307	△ 824	
元 年 度	統 合 決 算 額	47,066	38,386	17,993	7,567	10,426	8,680	

(注) 公社の決算数値（消費税抜き）は当期の経常収益・経常費用であり、2年度の正味財産期末残高は503百万円である。

#### 4 財政状態

##### (1) 資産、負債及び資本

財政状態は、第12表のとおりである。

当年度末の資産総額及び負債資本総額は、それぞれ3,219億3,399万円で、前年度の3,297億438万円から77億7,038万円（2.4%）減少している。当会計の財政状態は、資産では固定資産の比率が圧倒的に高く、資産総額に対し、固定資産が占める割合は95.8%となっている。このほか、当会計の財政状態の特徴として、多額の企業債未償還残高があり、固定負債と流動負債に含まれる企業債を合わせると、負債資本総額の73.4%にもものぼること、多額の欠損金により剰余金及び資本合計がマイナスとなっていることが挙げられる。

第12表 比較要約貸借対照表

(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	2 年 度 末		元 年 度 末	対 前 年 度 比 較		2 年 度 指 数	
	金 額	構 成 比	金 額	増 減 額	増 減 率		
資 産 の 部	固 定 資 産	308,420,030	95.8	316,877,615	△ 8,457,585	△ 2.7	89.2
	流 動 資 産	13,513,964	4.2	12,826,764	687,200	5.4	129.5
資 産 合 計		321,933,994	100.0	329,704,380	△ 7,770,385	△ 2.4	90.3
負 債 の 部	固 定 負 債	218,897,131	68.0	222,471,005	△ 3,573,874	△ 1.6	79.3
	うち 企 業 債	214,536,226	66.6	217,935,036	△ 3,398,810	△ 1.6	79.1
	流 動 負 債	33,636,703	10.4	36,244,250	△ 2,607,547	△ 7.2	100.6
	うち 企 業 債	21,751,810	6.8	24,951,600	△ 3,199,790	△ 12.8	95.9
	繰 延 収 益	107,129,517	33.3	109,724,798	△ 2,595,281	△ 2.4	91.6
	うち 国 庫 補 助 金	32,009,307	9.9	32,595,823	△ 586,515	△ 1.8	91.6
	うち 他 会 計 補 助 金	64,777,749	20.1	66,148,199	△ 1,370,450	△ 2.1	91.6
負 債 合 計		359,663,352	111.7	368,440,055	△ 8,776,702	△ 2.4	84.3
資 本 の 部	資 本 金	171,654,105	53.3	170,231,105	1,423,000	0.8	103.6
	剰 余 金	△ 209,383,462	△ 65.0	△ 208,966,780	△ 416,682	△ 0.2	△ 88.7
	資 本 剰 余 金	1,220,941	0.4	1,215,642	5,299	0.4	108.0
	利 益 剰 余 金	△ 210,604,404	△ 65.4	△ 210,182,422	△ 421,982	△ 0.2	△ 88.8
	未 処 分 利 益 剰 余 金	△ 210,604,404	△ 65.4	△ 210,182,422	△ 421,982	△ 0.2	△ 88.8
資 本 合 計		△ 37,729,357	△ 11.7	△ 38,735,675	1,006,317	2.6	△ 53.7
負 債 資 本 合 計		321,933,994	100.0	329,704,380	△ 7,770,385	△ 2.4	90.3

(注) 1 利益剰余金の△は欠損金を、未処分利益剰余金の△は未処理欠損金を表す。

2 2年度指数は、平成28年度を100とした。ただし、平成28年度の利益剰余金及び未処分利益剰余金は欠損金であるため、平成28年度の利益剰余金及び未処分利益剰余金を△100としている。また、平成28年度の剰余金及び資本合計もマイナスになっているため、平成28年度の剰余金及び資本合計を△100としている。

## ア 資 産

固定資産は3,084億2,003万円〈資産合計に対する構成比率95.8%〉で、前年度から84億5,758万円（2.7%）の減少となっている。

流動資産は135億1,396万円〈同4.2%〉で、前年度から6億8,720万円（5.4%）増加している。これは、未収金は減少したものの、特別減収対策企業債の発行により預金が増加したことや、当年度から貯蔵品を計上していることなどによる。

## イ 負 債

負債総額は3,596億6,335万円〈負債資本合計に対する構成比率111.7%〉で、前年度から87億7,670万円（2.4%）減少している。

当年度の企業債は、固定負債として前年度から33億9,881万円（1.6%）減の2,145億3,622万円、流動負債として前年度から31億9,979万円（12.8%）減の217億5,181万円となっている。

繰延収益は、国庫補助金や他会計補助金などのうち、償却資産の取得に充てられているものを計上しており、当年度の繰延収益計上額は、前年度から25億9,528万円（2.4%）減の1,071億2,951万円となっている。

## ウ 資 本

資本は、資本金と剰余金により構成されており、当年度末の資本総額はマイナス377億2,935万円〈負債資本合計に対する構成比率マイナス11.7%〉で、前年度から10億631万円（2.6%）改善されている。

資本金は1,716億5,410万円〈同53.3%〉で、一般会計からの出資金の繰入れにより14億2,300万円（0.8%）増加している。

剰余金は前年度同様マイナスとなっているが、当年度はマイナス2,093億8,346万円〈同マイナス65.0%〉で、前年度から4億1,668万円（0.2%）悪化している。

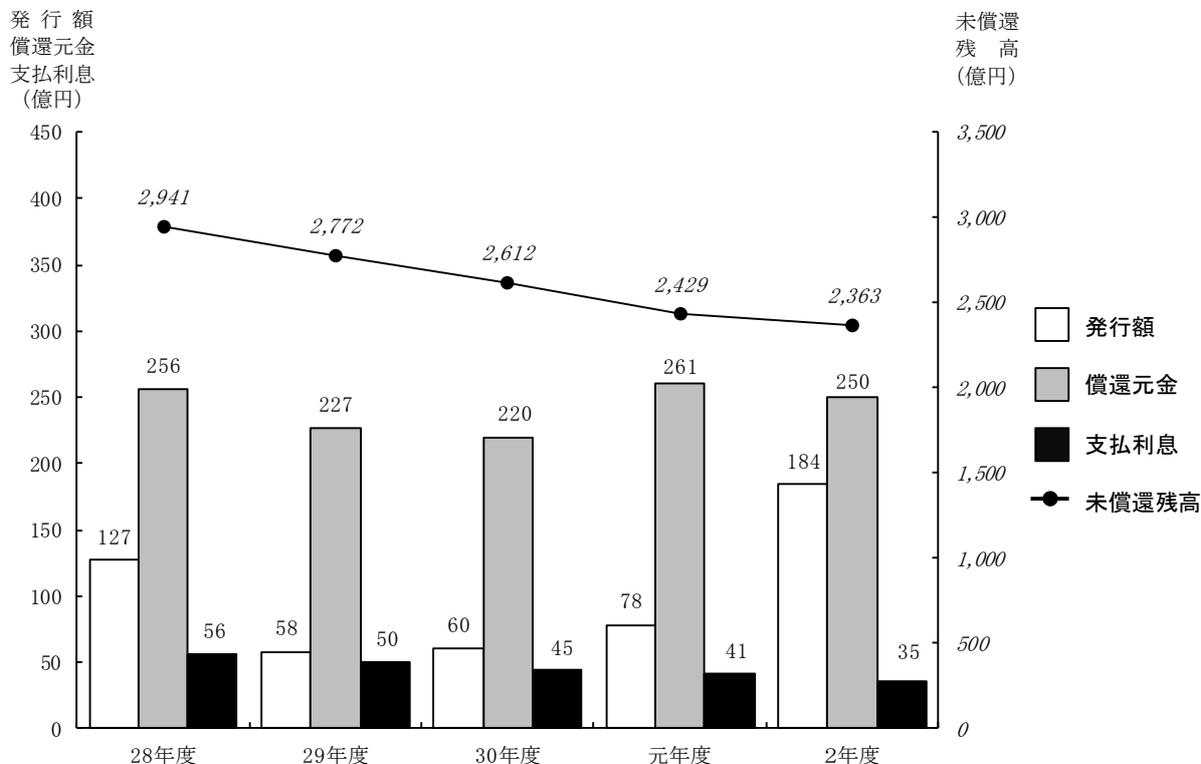
このうち、資本剰余金は12億2,094万円で、主に土地などの非償却資産取得に係る補助金等が計上されており、前年度に比べ529万円（0.4%）の増加となっている。

また、当年度末の未処理欠損金は、前年度から4億2,198万円悪化し、2,106億440万円となった。

(2) 企業債

企業債の発行、償還等の状況については、第4図のとおりである。

第4図 企業債の発行額、償還額等の推移



(注) 1 上記数値の単位は億円であり、千万円の位を四捨五入している。  
2 発行額、償還元金には、借換債分を含まない。

企業債償還額等に関する比率の推移

項 目	(単位 %)				
	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
企業債償還額 対 減価償却費比率	158.0	136.6	135.9	169.8	163.8
企業債償還額 対 償還財源比率	119.7	104.7	100.5	129.6	238.3
企業債元利償還額 対 営業収益比率	75.6	66.4	63.5	73.6	93.3

(注) 償還財源 = 減価償却費 + 経常利益 (又は - 経常損失) - 長期前受金戻入

当年度の企業債発行額は183億5,300万円で、前年度に比べ105億1,500万円増加した。これは、建設債の増加や、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に伴う資金不足を補うため、特別減収対策企業債を発行したことによるものである。なお、発行額の内訳は次表のとおりである。

・ 建設債	81億8,600万円 (+12億9,700万円)	
・ 特例債	7億6,700万円 (△1億8,200万円)	平成3年度から平成12年度の間に発行した建設債の支払利息相当額について発行した企業債
・ 特別減収対策 企業債	94億円 (+94億円)	公営企業における新型コロナウイルス感染症に伴う減収による資金不足について発行した企業債

(注) ( ) 内は対前年度増減額

企業債の未償還残高は年々減少しており、当年度の未償還残高は2,362億8,803万円で、前年度より65億9,860万円減少している。うち建設債は1,379億649万円で20億4,462万円の減、特例債は93億9,278万円で7億2,935万円の減、資本費平準化債は253億2,671万円で69億4,532万円の減、資本費負担緩和分企業債は542億6,204万円で62億7,929万円の減となっている。

当年度の元金償還額は249億5,160万円で、前年度より11億9,719万円減少している。元金償還がその主要財源である減価償却費の範囲内で行われているか否かをみる企業債償還額対減価償却費比率は163.8%（前年度169.8%）となっており、元金償還額が減価償却費を大幅に超過している。

元金償還額に支払利息（企業債取扱諸費を含む。）を加えた企業債元利償還額は284億8,212万円で、前年度に比べ17億3,000万円の減となった。

企業債元利償還額対営業収益比率は、当年度における営業収益の減少に伴い、前年度から19.7ポイント悪化して93.3%となった。

(3) 運転資金の状況

当年度の運転資金の状況は、第13表のとおりである。

収益的収支で122億9,469万円の資金剰余、資本的収支で121億9,973万円の資金不足を生じ、当年度分としては全体で9,495万円の資金剰余となっているが、当年度は新型コロナウイルス感染症の影響による減収に伴う資金不足を補うため、特別減収対策企業債を発行して94億円を資本的収入に受け入れており、これを除いた場合、運転資金全体では、当年度末における運転資金残高は77億7,092万円の資金不足となる。

なお、上記企業債を含める場合は、当年度末における運転資金残高は、16億2,907万円となる。

第13表 運転資金の状況

(単位 千円)			
資金の運用用途	金額	資金の調達源泉	金額
		減価償却費	15,234,055
		長期前受金戻入等	△ 3,739,920
		固定資産除却費	511,547
		引当金計上額	280,556
		引当金取崩額	△ 448,278
		当年度収益的収支差引額	456,732
収益的収支の資金剰余	12,294,692		
建設改良費	11,143,564	企業債	18,353,000
企業債償還金	24,951,600	出資金	1,423,000
受託工事費	87,600	国庫補助金	392,339
		他会計補助金	865,181
		基金繰入金	2,943,844
		資本的収支の資金不足	12,199,735
運転資金の剰余(当年度分)	94,956		
運転資金の剰余(前年度末)	1,534,114		
		運転資金の不足(当年度末)(注2)	△ 7,770,928
運転資金の剰余(当年度末)(注3)	1,629,071		

(注)1 本表は、消費税込みの数値で作成したものである。

(注)2 特別減収対策企業債(94億円)を含めない場合。

(注)3 特別減収対策企業債(94億円)を含める場合。

(4) 財政状態に関する経営指標

財政状態に関する主な経営指標の最近5年間の推移は、第14表のとおりである。

**第14表 財政状態に関する経営指標**

(単位 %)

項目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	備考
流動比率	31.2	35.9	30.5	35.4	40.2	流動資産 流動負債
固定長期適合率	107.1	106.8	108.4	108.0	107.0	固定資産 自己資本+固定負債+繰延収益
自己資本構成比率	13.1	15.7	18.6	21.5	21.6	自己資本+繰延収益 総資本
借入金比率	82.5	79.6	77.0	73.7	73.4	総借入金 総資本

(注) 1 自己資本=自己資本金+剰余金  
 2 総資本=資本+負債  
 3 総借入金=企業債+長期借入金+一時借入金

短期的な支払能力を示す流動比率は、貯蔵品の計上により流動資産が増加し、企業債などの流動負債が減少したことから、前年度から4.8ポイント改善し40.2%となっている。

固定資産投資の長期的な安全性をみる指標で、固定資産の調達に自己資本と固定負債等の範囲内で行われているかを表す固定長期適合率は、前年度から1.0ポイント改善し107.0%となった。

調達資金の長期的な安全性をみる自己資本構成比率は、未処理欠損金が増加したものの、企業債等の負債が減少したことなどから、前年度に比べ0.1ポイント上昇し21.6%となった。

また、財政の圧迫要因となる借入金の総資本に対する割合を示す借入金比率については、前述のとおり企業債未償還残高が減少していることもあり、前年度から0.3ポイント改善し73.4%となった。

## 5 一般会計からの繰入状況

一般会計からの繰入状況は、第15表のとおりである。

当年度は、収益的収入の営業外収益に補助金として17億5,711万円、資本的収入に出資金として14億2,300万円、補助金として8億6,518万円がそれぞれ繰り入れられ、総額は40億4,529万円となっている。収益的収入への繰入率（経常収益に占める割合）は4.9%となり、前年度に比べ0.8ポイント上昇した。

繰入金の内訳をみると、最も金額が大きいのは、特例債元金分の償還金に係る補助金であり、営業外収益に14億9,635万円が繰り入れられている。また、地下鉄整備事業費の財源として、資本的収入に出資金14億2,300万円及び補助金8億6,518万円が繰り入れられている。

このほか、本市では福祉施策として各種乗車料金軽減措置（敬老優待乗車証制度等）を行っていることから、この施策に伴う一般会計負担金16億8,367万円を営業収益（運輸収益）として受け入れている。

第15表 一般会計からの繰入状況

						(単位 千円)	
区 分		2年度	元年度	対前年度 増減額	概 要		
営業外 収益	補助金 法17の3	地下鉄整備事業費分 A-2	91,127	104,675	△ 13,547	A 地下鉄整備事業費の財源として出資及び補助	
		特例債元金分 B-1	1,496,357	1,644,714	△ 148,357	-1 出資金	
		特例債利子分 B-2	4,413	10,428	△ 6,015	-2 補助金	
		その他の他分 C	165,214	164,455	758	<収益的収入>	
	収 益 的 収 入 計 (繰入率)	1,757,112 (4.9%)	1,924,273 (4.1%)	△ 167,161 (0.8%)	緊急整備特別分・利子分	(91,127千円)	
					<資本的収入>		
					緊急整備特別分・元金分	(559,538千円)	
					耐震補強工事分	(305,642千円)	
資 本 的 収 入	出資金 法18	地下鉄整備事業費分 A-1	1,423,000	1,966,000	△ 543,000	B 特例債元利償還金の補助	
						-1 元金分	
	補助金 法17の3	地下鉄整備事業費分 A-2	865,181	856,719	8,461	-2 利子分	
資 本 的 収 入 計	2,288,181	2,822,719	△ 534,538	C その他の補助			
					児童手当の給付に要する所要額	(18,846千円)	
					基礎年金拠出金に係る公的負担 に要する所要額	(146,368千円)	
合 計		4,045,293	4,746,993	△ 701,699			
参 考	各種乗車料金軽減措置分（運輸収益）		1,683,676	2,303,190	△ 619,514		
	うち敬老優待乗車証制度負担金		1,388,660	1,940,181	△ 551,521		

(注) 法＝地方公営企業法

## 6 審査結果（個別意見）

高速電車（地下鉄）事業は、昭和46年12月に南北線を開業して以来、東西線、東豊線と整備を進め、平成11年2月には現在の総延長距離である48.0kmとなった。公営の地下鉄としては、東京都、名古屋市、横浜市に次ぐ全国4番目の路線規模となっている。

当年度決算では、経常損失9億8,231万円を計上し、前年度の経常利益86億9,318万円に比べ96億7,549万円の減少となった。これは、減価償却費や支払利息などの減少により経常費用は減少したものの、経常収益が大きく減少したためである。経常収益の減少は、新型コロナウイルス感染症の影響による不要不急の外出の自粛などにより、当年度の乗車料収入が前年度に比べ102億6,937万円減少したことが主因と考えられる。なお、純損益については、当年度は4億2,198万円の損失となり、前年度に比べ90億5,608万円の減少となっている。

最近5年間の損益の推移をみると、平成28年度から平成30年度にかけては、おおむね増加傾向にあったが、前述の事由により当年度は前年度より減少し、収益の面でも、当年度は前年度より大幅に減少した。費用の面では、人件費と減価償却費が減少傾向にあることに加え、企業債の元金償還が進んだことによる支払利息の減少が続いている。

また、運転資金の面では、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に伴う資金不足を補うため、特別減収対策企業債を94億円発行している。なお、当年度の単年度収支では剰余を生じたため、年度末の残高は16億2,907万円の資金剰余となっている。

令和元年度に策定された「札幌市交通事業経営計画」においては、「安全の確保」や「経営力の強化」などの4つの経営方針の下、持続可能な経営を目指すための具体的な取組内容や業績指標を掲げている。経営計画2年目となる当年度は、輸送人員において、地下鉄事業で目指す「1日当たり乗車人員63万人」に対し446,091人となり、目標を大きく下回った。経常収支、累積欠損金及び企業債未償還残高についても、経営計画を下回る結果となっている。

この計画においては、乗車料収入については令和2年度をピークに緩やかに減少していくものと見込んでいるが、前述のとおり、当年度の乗車料収入は前年度に比べ大きく減少している。今後も、新型コロナウイルス感染症の影響等による、計画策定時には予測できなかった乗車料収入の減少が当面続く可能性があり、収支について実績が計画を大きく下回り、悪化が著しい場合には、収支改善に向けた実効性のある取組の実施や計画の見直しなど、経営改善に向け遅滞なく対応することが必要となる。一方で、老朽化施設の更新・耐震改修などの建設改良事業は引き続き必要となるため、事業の財源となる企業債の償還経費が経営に大きな負担とならないよう、今後も建設改良事業を計画的に進めるとともに、企業債残高の縮減に努めていくことが重要と考える。

本市地下鉄は開業以来、積雪寒冷地である本市において、気候に左右されない公共輸送機関の中核を担ってきた。交通局では、これまでに、安全の確保や快適なサービスの提供、まちづくりへの貢献を実現しつつ、企業債残高及び累積欠損金の縮減を着実に進めてきたが、いずれも依然として多額であることから、経営計画について、状況に応じて見直しをするなど進捗管理を適切に行い、社会環境の変化等に柔軟に対応しながら、営業努力や業務効率化を積み重ね、経営基盤をより強化するとともに、持続可能な経営を実現されることを期待する。