

# 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3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478,578人で、前年度に比べ7.3%の増加となった。路線別で見ると、南北線、東西線及び東豊線のいずれも増加となっている。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23.6%となり、前年度から1.6ポイント上昇した。これらは、新型コロナウイルス感染症の影響による外出やイベントの自粛、事業者や学校等の臨時休業実施などが緩和され、社会経済活動の正常化に向けた動きが見られ始め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日平均輸送人員について、平成30年度は増加していたが、令和元年度以降減少し、当年度は増加している。路線別でも全路線で同様の傾向にある。

また、乗車効率についても、平成30年度は増加していたが、令和元年度以降減少し、当年度は増加している。路線別でも全路線でほぼ同様の傾向にある。

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 (km/日)	すう勢 比 率	輸 送 人 員		1日平均営業 1km当たり (人/km・日)	すう勢 比 率	乗車効率 (%)
			1日平均 (人/日)	すう勢 比 率			
29	92,242	100.0	627,831	100.0	13,080	100.0	30.6
30	91,916	99.6	631,179	100.5	13,150	100.5	30.8
元	92,095	99.8	619,971	98.7	12,916	98.7	30.2
2	92,051	99.8	446,091	71.1	9,294	71.1	22.0
3	92,067	99.8	478,578	76.2	9,970	76.2	23.6
対前年度増減	(16)	—	(32,487)	—	(676)	—	(1.6)
増減率	(0.0%)	—	(7.3%)	—	(7.3%)	—	—

(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
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
3	170,382	195,485	112,711	11,915	9,726	8,288	21.6	23.3	28.0
対前年度増減	(11,583)	(13,794)	(7,110)	(810)	(687)	(523)	(1.1)	(1.8)	(1.7)
増減率	(7.3%)	(7.6%)	(6.7%)	(7.3%)	(7.6%)	(6.7%)	—	—	—

(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409億6,700万円に対し決算額415億7,864万円（執行率101.5%）で6億1,164万円の増となった。主な内訳をみると、広告料が、予算に比べ6,889万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5億8,884万円増加している。

収益的支出は、予算現額407億1,900万円に対し決算額383億2,366万円（執行率94.1%）となっている。差額23億9,533万円のうち、779万円が翌年度への繰越額で、残り23億8,754万円が不用額となっている。これは、退職給付費の減による人件費の減及び契約差金等による修繕費の減に伴い経費が減少したことなどによるものである。

### (2) 資本的収入及び支出

資本的収入は、予算現額229億4,405万円に対し決算額188億2,178万円（執行率82.0%）で41億2,226万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368億2,089万円に対し決算額328億6,922万円（執行率89.3%）となっている。差額39億5,166万円のうち、17億2,230万円が翌年度への繰越額で、残り22億2,936万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。

資本的支出のうち、建設改良費は予算現額150億4,589万円に対し決算額111億1,741万円（執行率73.9%）となっており、主な内訳は次のとおりである。

・南北線シェルター耐震改修工事	18億8,538万円
・東豊線信号保安装置更新工事（大通・豊水すすきの）	7億1,161万円
・南北線電力管理システム更新工事	6億9,260万円
・東札幌変電所整流器ほか変電設備更新工事	6億6,415万円
・東西線防災集中監視装置更新工事	4億1,510万円
・旅客案内放送設備更新（南北線・東西線）	3億9,718万円

企業債償還金は、217億5,181万円で、資本的支出の66.2%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140億4,744万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額10億707万円、繰越工事資金484万円及び当年度分損益勘定留保資金等130億3,553万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385億1,379万円、総費用が362億6,768万円で、差引き22億4,610万円の純利益となり、前年度の純損失4億2,198万円に比べると26億6,809万円増加している。

経常損益でみると、経常収益は385億787万円、経常費用は362億6,768万円で、差引き22億4,018万円の経常利益となった。経常収益率は、前年度より8.8ポイント上昇し106.2%となっている。

特別利益は、消費税納税額の更正請求に伴う過年度損益修正益592万円を計上している。

当年度末の未処理欠損金については、純利益22億4,610万円を計上したことで、前年度末の2,106億440万円から2,083億5,829万円に減少した。

#### 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				
29	48,132,014	100.0	39,318,444	100.0	8,813,569	122.4	△ 228,313,565	547.4
30	47,861,772	99.4	( 38,331,978 )	( 97.5 )	( 9,529,793 )	( 124.9 )	△ 218,816,525	524.2
			38,364,731	97.6	9,497,040	124.8		
元	46,939,566	97.5	( 38,246,385 )	( 97.3 )	( 8,693,181 )	( 122.7 )	△ 210,182,422	511.8
			38,305,463	97.4	8,634,103	122.5		
2	( 36,214,028 )	( 75.2 )	( 37,196,340 )	( 94.6 )	( △ 982,311 )	( 97.4 )	△ 210,604,404	690.0
	36,839,219	76.5	37,261,201	94.8	△ 421,982	98.9		
3	( 38,507,873 )	( 80.0 )			( 2,240,186 )	( 106.2 )	△ 208,358,296	637.3
	38,513,795	80.0	36,267,687	92.2	2,246,108	106.2		

(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22億9,384万円増加し、費用は9億2,865万円減少したことから、経常損益は32億2,249万円増加し、22億4,018万円の利益となった。

第4表 経常収益・経常費用の内訳

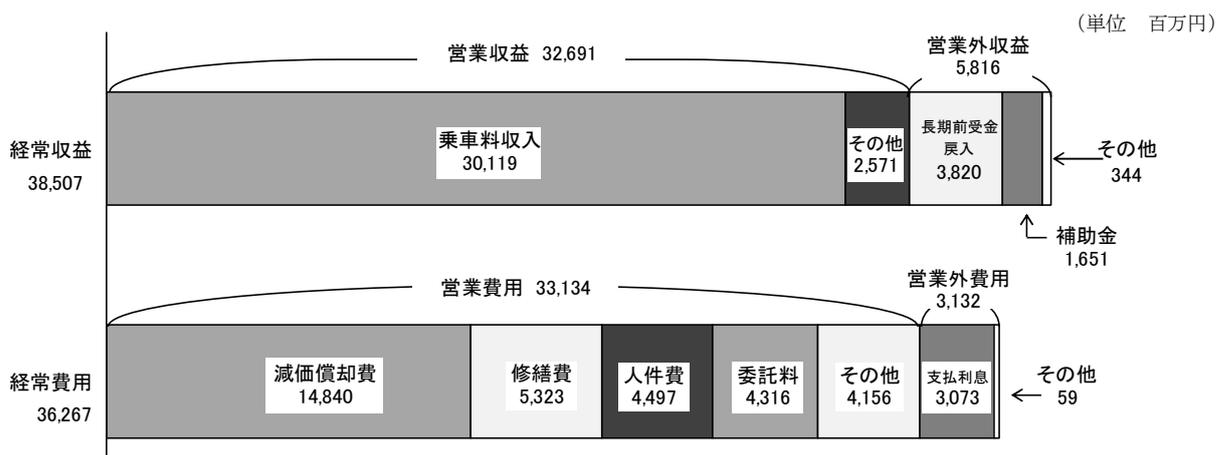
(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	3 年 度		2 年 度		対 前 年 度 比 較		す う 勢 比 率 (29 年 度 = 100)				
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 減 額	増 減 率	3 年 度	2 年 度	元 年 度	30 年 度	
【 経 常 収 益 】											
乗 車 料 収 入	30,119,918	78.2	27,976,614	77.3	2,143,304	7.7	77.6	72.1	98.5	100.2	
国 庫 補 助 金	-	-	5,859	0.0	△ 5,859	-	-	223.3	481.0	3.8	
一 般 会 計 補 助 金	1,651,422	4.3	1,757,112	4.9	△ 105,689	△ 6.0	62.8	66.8	73.1	86.3	
広 告 料 収 入	974,639	2.5	1,040,400	2.9	△ 65,761	△ 6.3	65.6	70.0	90.8	95.1	
賃 貸 料 収 入	1,343,068	3.5	1,254,151	3.5	88,917	7.1	116.9	109.2	105.0	100.6	
長 期 前 受 金 戻 入	3,820,579	9.9	3,779,329	10.4	41,249	1.1	101.5	100.4	104.1	101.8	
そ の 他	598,244	1.6	400,560	1.1	197,684	49.4	207.2	138.7	97.3	101.5	
再 計 営 業 収 益	32,691,628	84.9	30,520,351	84.3	2,171,276	7.1	78.4	73.2	98.5	100.1	
再 計 営 業 外 収 益	5,816,245	15.1	5,693,677	15.7	122,567	2.2	90.5	88.6	91.4	95.3	
計	38,507,873	100.0	36,214,028	100.0	2,293,844	6.3	80.0	75.2	97.5	99.4	
【 経 常 費 用 】											
人 件 費	4,497,391	12.4	4,647,972	12.5	△ 150,581	△ 3.2	96.0	99.2	100.5	96.1	
動 力 費	1,234,219	3.4	1,123,083	3.0	111,135	9.9	107.8	98.1	105.8	107.3	
修 繕 費	5,323,699	14.7	5,443,032	14.6	△ 119,332	△ 2.2	110.1	112.6	108.4	104.1	
委 託 料	4,316,995	11.9	4,316,854	11.6	140	0.0	105.7	105.7	100.7	99.7	
減 価 償 却 費	14,840,393	40.9	15,234,055	41.0	△ 393,661	△ 2.6	89.3	91.7	92.7	97.4	
支 払 利 息	3,073,472	8.5	3,530,574	9.5	△ 457,102	△ 12.9	61.0	70.0	80.6	89.8	
そ の 他	2,981,514	8.2	2,900,766	7.8	80,748	2.8	102.3	99.5	120.3	95.6	
再 計 営 業 費 用	33,134,721	91.4	33,506,156	90.1	△ 371,435	△ 1.1	96.7	97.8	99.7	98.6	
再 計 営 業 外 費 用	3,132,965	8.6	3,690,183	9.9	△ 557,217	△ 15.1	62.0	73.1	80.7	89.8	
計	36,267,687	100.0	37,196,340	100.0	△ 928,652	△ 2.5	92.2	94.6	97.3	97.5	
経 常 損 益	2,240,186	-	△ 982,311	-	3,222,497	328.1	25.4	△ 11.1	98.6	108.1	

(注) 1 経常損益に係るすう勢比率については、比較対象年度が経常損失の場合は△で表している。数値の大きさは、相対的な利益額又は損失額の大きさを示す。

2 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。

第1図 経常収益・経常費用の構成



### 【経常収益】

経常収益は385億787万円で、前年度より22億9,384万円（6.3%）の増加となった。

経常収益の約8割を占める乗車料収入は、前年度に比べ21億4,330万円（7.7%）増加している。これは、新型コロナウイルス感染症の影響による外出やイベントの自粛、事業者や学校等の臨時休業実施などが緩和され、社会経済活動の正常化に向けた動きが見られ始めたことなどが主な要因と考えられる。

### 【経常費用】

経常費用は362億6,768万円で、前年度より9億2,865万円（2.5%）減少した。

構成割合をみると、減価償却費が最も大きく40.9%、次いで修繕費が14.7%、人件費が12.4%、委託料が11.9%となっている。

対前年度比較では、企業債元金の償還が進んだことなどにより支払利息は4億5,710万円（12.9%）、減価償却費は3億9,366万円（2.6%）などが減少している。

### 【最近5年間の推移】

最近5年間の推移をみると（以下、平成29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大幅に減少していることなどから、当年度は平成29年度から21.6ポイントの低下となっている。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金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29年度から9.5ポイントの低下となっている。

経常費用については、修繕費及び委託料が増加傾向にあり、平成29年度に比べると修繕費は10.1ポイント、委託料は5.7ポイントの上昇となっている。一方、支払利息は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を続けており、平成29年度に比べると、39.0ポイントの低下となっている。経常費用全体では、減少傾向で推移している。

### (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。

経常利益率（5.8%）は、前年度に比べ8.5ポイント上昇し、営業利益率（マイナス1.4%）は8.4ポイント上昇した。経常費用対営業収益率（110.9%）は11.0ポイント低下した。

過去5年間の推移をみると、経常利益率、営業利益率、経常費用対営業収益率ともに令和元年度まで上昇と低下を繰り返しているが、経常利益率及び営業利益率は、令和2年度は大幅に低下し、令和3年度は上昇した。経常費用対営業収益率は、令和2年度は大幅に上昇し、令和3年度は低下した。

経常費用を科目別にみると、当会計の特徴である資本費（減価償却費45.4%及び支払利息9.4%）の比率が高い状況が続いているが、当年度は前年度から6.7ポイント低下し54.8%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、動力費などの直接費が微増したものの、乗車料収入が増加し、前年度から12.3ポイント上昇の164.1%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	29 年 度	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度
経 常 利 益 率	18.3	19.9	18.5	△ 2.7	5.8
営 業 利 益 率	17.8	19.0	16.8	△ 9.8	△ 1.4
経常費用対営業収益率	94.3	91.8	93.1	121.9	110.9
人 件 費	11.2	10.8	11.5	15.2	13.8
減 価 償 却 費	39.8	38.8	37.5	49.9	45.4
支 払 利 息	12.1	10.8	9.9	11.6	9.4
そ の 他 経 費	31.1	31.4	34.3	44.9	42.4
運 賃 箱 比 率	219.7	220.7	203.6	151.8	164.1

(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551人で、前年度末と比べると2人増加している。これは、定数増で1人増加している一方で運転手が2人減少し、会計年度任用職員が3人増加していることによる。

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、当年度は6.0人で前年度より0.1人増加している。

なお、このほかに資本勘定所属職員として、当年度末33人（前年度32人）が在籍している。

**第6表 職員数の推移**

項 目	29 年 度	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度
職 員 数 (人)	525	517	510	531	530
非 常 勤 職 員 数 (人)	7	7	6	-	-
会計年度任用職員数 (人)	-	-	-	18	21
計 (総職員数)	532	524	516	549	551
非常勤職員又は会計年度任用職員の割合 (%)	1.3	1.3	1.2	3.3	3.8
1日平均走行千km	5.7	5.7	5.6	5.9	6.0
当 たり 職 員 数 (人)	(5.7)	(5.6)	(5.5)	(5.8)	(5.7)

- (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】

平成29年度を100とする職員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のすう勢は、次のとおりである。

営業収益については、当年度は前年度に比べると4.7ポイントの上昇、平成29年度と比べると、24.3ポイントの低下となっている。

輸送人員については、当年度は前年度に比べると4.7ポイントの上昇、平成29年度と比べると、26.4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	29 年 度	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度
職 員 1 人 営 業 収 益	100.0	102.1	101.7	71.0	75.7
当 たり 輸 送 人 員	100.0	102.3	102.3	68.9	73.6

- (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29年度を100とした人件費のすう勢は、第7表のとおりである。

当年度の人件費（退職給付費を除く。）は、前年度に比べ2.2ポイント低下し、平成29年度からは3.2ポイント低下している。このうち、給料は前年度より0.9ポイントの低下、手当等は3.9ポイントの低下となっている。

当年度の退職者に対する退職手当は、全額を退職給付引当金より支給されている（5億8,140万円）。なお、当年度の退職者数は30人（前年度26人）である。

### 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 (29年度=100)				構 成 比
	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度	
人 件 費 ( 金 額 )	98.9 (4,343,351)	99.5 (4,369,256)	99.0 (4,349,603)	96.8 (4,251,663)	100.0
給 与	98.6	99.4	99.9	97.6	82.8
給 料	98.5	98.7	101.2	100.3	45.8
手 当 等	98.8	100.3	98.4	94.5	37.0
報 酬	98.8	90.2	-	-	-
賃 金	99.8	99.4	-	-	-
法 定 福 利 費 等	100.2	99.9	99.5	97.6	17.2
1 人 当 たり 職 員	100.6	102.5	97.8	95.5	
平 均 給 与 総 職 員	100.6	102.7	96.4	93.8	
退 職 給 付 費 ( 金 額 )	(160,187)	(339,204)	(298,369)	(245,728)	(5.5)
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 ( 金 額 )	(302,615)	(390,246)	(464,718)	(581,409)	

(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与に含まれている。

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（会計年度任用職員を除く。）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 )
29	6,895	47.2
30	6,940	47.9
元	7,071	48.1
2	6,744	47.2
3	6,588	47.3

(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当たりの収益と費用（全路線）は、第8表のとおりである。

当年度の収益は1,145円92銭、費用は1,079円26銭であり、差引収支では66円66銭の利益が生じている。前年度と比較すると、収益で68円8銭の増加、費用で27円82銭の減少となり、差引収支では95円90銭の増加となっている。これにより、当年度の経常費用対経常収益は94円18銭となり、前年度から8円53銭の減少となった。

最近5年間の推移をみると（平成29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大幅に減少しており、当年度は前年度に比べ5.6ポイント上昇したものの、平成29年度に比べると22.2ポイントの低下となっている。

費用については、平成29年度に比べ人件費が3.8ポイント、減価償却費が10.5ポイント、支払利息が38.9ポイントの低下となる一方、経費が7.0ポイントの上昇となっている。経費が増加傾向となっているのは、修繕費や動力費が増加しているためである。また、支払利息は平成30年度以降減少しているが、これは、企業債元金の償還が進んでいるためである。

**第8表 走行1km当たり収支**

（単位 円）

区 分	3年度	2年度	増減額	元年度	30年度	29年度	すう勢比率(29年度=100)				
							3年度	2年度	元年度	30年度	
経常収益	乗車料収入	896.31	832.67	63.64	1,134.66	1,162.63	1,152.73	77.8	72.2	98.4	100.9
	補助金	49.14	52.47	△ 3.33	57.46	67.83	78.22	62.8	67.1	73.5	86.7
	長期前受金戻入	113.69	112.48	1.21	116.32	114.56	111.83	101.7	100.6	104.0	102.4
	その他	86.77	80.21	6.56	84.14	85.50	86.81	100.0	92.4	96.9	98.5
	計	1,145.92	1,077.84	68.08	1,392.58	1,430.53	1,429.59	80.2	75.4	97.4	100.1
経常費用	人件費	133.83	138.34	△ 4.51	139.69	134.60	139.12	96.2	99.4	100.4	96.8
	経費	412.34	410.25	2.09	417.48	392.24	385.46	107.0	106.4	108.3	101.8
	減価償却費	441.62	453.41	△ 11.79	456.96	483.57	493.47	89.5	91.9	92.6	98.0
	支払利息	91.46	105.08	△ 13.62	120.55	135.28	149.75	61.1	70.2	80.5	90.3
	計	1,079.26	1,107.08	△ 27.82	1,134.67	1,145.69	1,167.81	92.4	94.8	97.2	98.1
差引収支	66.66	△ 29.24	95.90	257.91	284.84	261.78					
経常費用対経常収益	94.18	102.71	△ 8.53	81.48	80.09	81.69					
走行キロ(千km)	33,604	33,598	5	33,706	33,457	33,668	99.8	99.8	100.1	99.4	

（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1,130円49銭、東西線が961円49銭、東豊線が1,662円29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926円71銭、東西線が860円62銭、東豊線が1,907円86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、これは東豊線にかか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203円78銭、東西線で100円87銭の利益、東豊線で245円57銭の損失となっており、東豊線のみ、令和元年度以降引き続き損失を計上している。

次に、経常費用対経常収益をみると、南北線が81円97銭、東西線が89円51銭、東豊線が114円77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165.9%、東西線で179.7%、東豊線で138.2%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		
	3 年度	2 年度	増 減 額	3 年度	2 年度	増 減 額	3 年度	2 年度	増 減 額
経 常 収 益	1,130.49	1,045.75	84.74	961.49	896.66	64.83	1,662.29	1,612.70	49.59
うち乗車料収入	947.01	879.67	67.34	799.01	739.94	59.07	1,073.87	1,004.19	69.68
経 常 費 用	926.72	935.09	△ 8.37	860.62	879.81	△ 19.19	1,907.86	1,990.34	△ 82.48
直 接 費	570.95	573.97	△ 3.02	444.54	443.67	0.87	777.07	787.45	△ 10.38
人 件 費	139.89	144.11	△ 4.22	108.09	110.49	△ 2.40	192.68	203.29	△ 10.61
経 費	431.06	429.85	1.21	336.45	333.18	3.27	584.39	584.16	0.23
資 本 費	355.77	361.12	△ 5.35	416.08	436.15	△ 20.07	1,130.79	1,202.88	△ 72.09
差 引 収 支	203.77	110.66	93.11	100.87	16.85	84.02	△ 245.57	△ 377.64	132.07
経常費用対 経常収益	81.97	89.42	△ 7.45	89.51	98.12	△ 8.61	114.77	123.42	△ 8.65
運賃箱比率 (%)	165.9	153.3	12.6	179.7	166.8	12.9	138.2	127.5	10.7

(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**

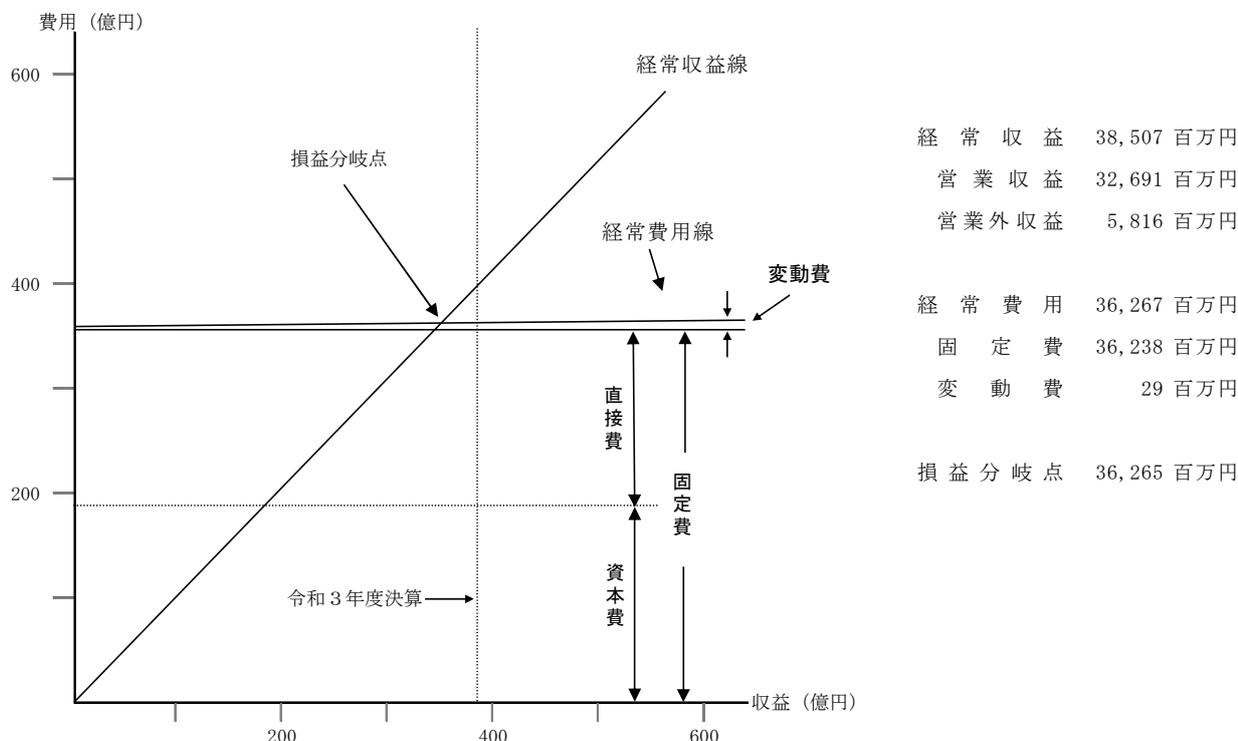
(単位 千円)

路線別 区分	南 北 線 14.3km			東 西 線 20.1km			東 豊 線 13.6km		
	3 年度	2 年度	増 減 額	3 年度	2 年度	増 減 額	3 年度	2 年度	増 減 額
乗 車 料 収 入	679,934	631,147	48,787	674,560	624,839	49,721	502,807	469,994	32,813
直 接 費	409,928	411,811	△ 1,883	375,304	374,650	654	363,840	368,553	△ 4,713
減 価 償 却 費	212,409	213,545	△ 1,136	286,128	294,086	△ 7,958	444,981	460,971	△ 15,990
支 払 利 息	43,023	45,552	△ 2,529	65,141	74,215	△ 9,074	84,477	102,018	△ 17,541

(6) 損益分岐点分析

令和3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362億6,500万円と試算され、損益分岐点比率は94.2%となった。経常収益385億700万円は、損益分岐点収益額を22億4,200万円上回っており、前年度より増加している。

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49.4%）構造になっている。

(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41.7%出資。以下「公社」という。）は、本市交通事業の一部門を担っている。主な事業は、①定期券等各種乗車券の発売、②地下鉄全駅の駅業務等の受託事業、③交通問題に対する市民意識啓発等の事業、④地下鉄駅での物品販売等である。

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33億4,200万円で、前年度に比べ700万円増加し、直接費に占める割合は0.2ポイント上昇して18.9%となった。

第11表により公社分を含めた統合決算額でみると、経常収益は386億1,100万円（前年度

366億7,300万円)、経常費用は366億9,700万円(同375億5,900万円)となり、19億1,400万円の経常利益(同8億8,600万円の経常損失)となった。また、直接費は181億2,600万円(同182億円)となり、そのうち人件費は73億8,500万円(同75億5,700万円)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。

第10表、第3図、第11表における注記事項

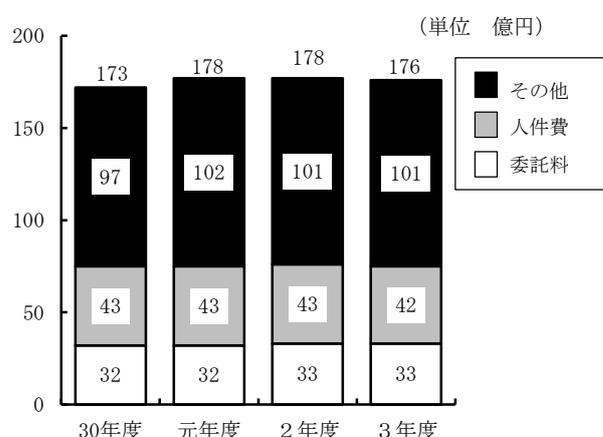
- 1 第10表の委託料は軌道整備事業会計(令和元年度までは軌道事業会計)からの費用負担分を除外している。
- 2 第10表の職員数は高速電車事業会計の所属かつ年度末現在の数値であり、公社職員数は非常勤職員を除く。
- 3 第3図における直接費は、経常費用から資本費、固定資産除却費及び受託工事費を除いたものである。
- 4 第3図において、退職給付費は「その他」に含む。
- 5 第11表における公社のその他会計は、軌道事業分を除き、統合決算額は、高速電車事業会計からの委託料及び公社の内部取引を相殺している。

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	30年度	元年度	2年度	3年度
委託料	3,273	3,221	3,335	3,342
運輸費	2,865	2,821	2,914	2,916
運輸管理費	408	400	420	425
対29年度比率	100.3	98.7	102.2	102.4
対直接費比率	18.8	18.0	18.7	18.9
局損益職員数	524	516	549	551
うち会計年度任用職員	7	6	18	21
公社職員数	592	606	714	735
うち派遣職員	7	9	49	43

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)	
			人件費	その他			
高速電車	38,507	36,267	17,696	4,251	13,444	2,240	
3年度	公社	1	14	14	4	10	△13
	その他会計	3,779	3,652	3,649	3,048	601	126
	法人会計	4	108	108	80	27	△104
統合決算額	38,611	36,697	18,126	7,385	10,741	1,914	
2年度	36,673	37,559	18,200	7,557	10,647	△886	

(注) 公社の決算数値(消費税込み)は当期の経常収益・経常費用であり、3年度の正味財産期末残高は499百万円である。

#### 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95.9%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。

当年度末の資産総額及び負債資本総額は、それぞれ3,159億8,871万円で、前年度の3,219億3,399万円から59億4,527万円（1.8%）減少している。

第12表 比較要約貸借対照表

(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	3 年 度 末		2 年 度 末	対 前 年 度 比 較		3 年 度 指 数	
	金 額	構 成 比	金 額	増 減 額	増 減 率		
資 産	固 定 資 産	303,109,876	95.9	308,420,030	△ 5,310,154	△ 1.7	90.1
	流 動 資 産	12,878,840	4.1	13,513,964	△ 635,123	△ 4.7	107.0
資 産 合 計		315,988,716	100.0	321,933,994	△ 5,945,277	△ 1.8	90.7
負 債 の 部	固 定 負 債	216,870,887	68.6	218,897,131	△ 2,026,244	△ 0.9	83.4
	うち 企業債	212,839,065	67.4	214,536,226	△ 1,697,160	△ 0.8	83.4
	流 動 負 債	29,583,998	9.4	33,636,703	△ 4,052,705	△ 12.0	88.1
	うち 企業債	18,814,160	6.0	21,751,810	△ 2,937,650	△ 13.5	85.6
	繰 延 収 益	103,904,460	32.9	107,129,517	△ 3,225,057	△ 3.0	90.4
	うち 国庫補助金	31,046,399	9.8	32,009,307	△ 962,908	△ 3.0	91.0
	うち 他会計補助金	63,167,684	20.0	64,777,749	△ 1,610,064	△ 2.5	91.3
	負 債 合 計	350,359,345	110.9	359,663,352	△ 9,304,007	△ 2.6	85.8
	資 本 金	172,761,105	54.7	171,654,105	1,107,000	0.6	103.5
	剰 余 金	△ 207,131,733	△ 65.6	△ 209,383,462	2,251,729	1.1	△ 91.2
資 本 の 部	資 本 剰 余 金	1,226,562	0.4	1,220,941	5,621	0.5	108.0
	利 益 剰 余 金	△ 208,358,296	△ 65.9	△ 210,604,404	2,246,108	1.1	△ 91.3
	未 処 分 利 益 剰 余 金	△ 208,358,296	△ 65.9	△ 210,604,404	2,246,108	1.1	△ 91.3
	資 本 合 計	△ 34,370,628	△ 10.9	△ 37,729,357	3,358,729	8.9	△ 57.1
負 債 資 本 合 計		315,988,716	100.0	321,933,994	△ 5,945,277	△ 1.8	90.7

(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 3年度指数は、平成29年度を100とした。ただし、平成29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29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29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29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3,031億987万円〈資産合計に対する構成比率95.9%〉で、前年度より53億1,015万円（1.7%）の減少となっている。

流動資産は128億7,884万円〈同4.1%〉で、主に未収金が減少したことにより前年度より6億3,512万円（4.7%）減少している。

## イ 負 債

負債総額は、3,503億5,934万円〈負債資本合計に対する構成比率110.9%〉で、前年度より93億400万円（2.6%）減少している。

固定負債は、2,168億7,088万円〈同68.6%〉で、前年度より20億2,624万円（0.9%）減少となっており、これは企業債が減少したことなどによる。

流動負債は、295億8,399万円〈同9.4%〉で、前年度より40億5,270万円（12.0%）減少となっており、これも企業債が減少したことなどによる。

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、当年度は1,039億446万円〈同32.9%〉で、前年度より32億2,505万円（3.0%）の減少となっている。

## ウ 資 本

資本は、資本金と剰余金により構成されており、資本総額はマイナス343億7,062万円〈同マイナス10.9%〉で、前年度より33億5,872万円（8.9%）増加している。

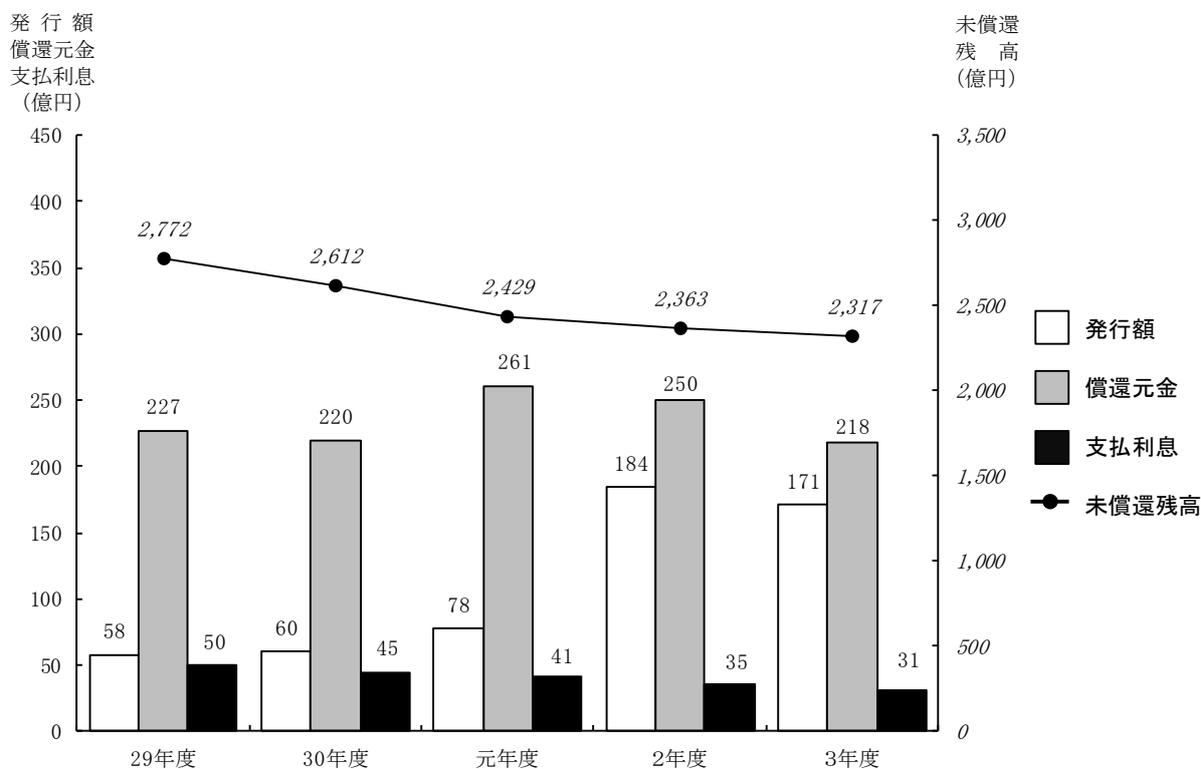
資本金は1,727億6,110万円〈同54.7%〉で、一般会計からの出資金の受入れにより、前年度より11億700万円（0.6%）の増加となっている。

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2,071億3,173万円〈同マイナス65.6%〉で、前年度より22億5,172万円（1.1%）増加している。

このうち、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いる資本剰余金は12億2,656万円〈同0.4%〉で、前年度より562万円（0.5%）の増加となった。未処理欠損金は2,083億5,829万円〈同マイナス65.9%〉で、前年度から22億4,610万円（1.1%）減少となった。

(2) 企業債

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 %)				
	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
企業債償還額 対 減価償却費比率	136.6	135.9	169.8	163.8	146.6
企業債償還額 対 償還財源比率	104.7	100.5	129.6	238.3	164.0
企業債元利償還額 対 営業収益比率	66.4	63.5	73.6	93.3	75.9

(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

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。

当年度の企業債発行額は171億1,700万円で、前年度より12億3,600万円減少した。これは、主に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に発行する特別減収対策企業債の減少によるものである。なお、発行額の内訳は次表のとおりである。

・ 建設債	85億200万円 (+ 3億1,600万円)	
・ 特例債	5億8,500万円 (△ 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	80億3,000万円 (△ 13億7,000万円)	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2,316億5,322万円で、前年度より46億3,481万円（2.0%）減少した。これは、特別減収対策企業債の今年度の新規発行分80億3,000万円が増加した一方で、建設債は8億6,403万円、特例債で8億1,342万円、資本費平準化債で31億6,432万円、資本費負担緩和分企業債で78億2,301万円の減少となったことなどによる。

元金償還額は217億5,181万円で、前年度より31億9,979万円（12.8%）減少した。元金償還額が償還財源である減価償却費の範囲内に収まっているかをみる企業債償還額対減価償却費比率は146.6%（前年度163.8%）となっており、100%を大幅に超過している。

企業債償還額対償還財源比率も164.0%（前年度238.3%）と、前年度より低下したが、未だに100%を大幅に超過している。

元金償還額に支払利息を加えた企業債元利償還額は248億2,526万円で、前年度に比べ36億5,686万円（14.7%）減少し、対営業収益比率は75.9%（前年度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145億2,737万円の資金剰余、資本的収支で140億4,744万円の資金不足となっており、当年度としては全体で4億7,993万円の資金剰余となっている。

この結果、当年度末における運転資金残高は21億900万円となった。

**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	14,840,393
		長期前受金戻入等	△ 3,848,084
		固定資産除却費	615,370
		引当金計上額	228,306
		引当金取崩額	△ 563,596
		当年度収益的収支差引額	3,254,985
収益的収支の資金剰余	14,527,374		
建設改良費	11,117,416	企業債	17,117,000
企業債償還金	21,751,810	出資金	1,107,000
		他会計補助金	573,437
		負担金	20,845
		雑収入	1,000
		投資	2,500
		資本的収支の資金不足	14,047,444
運転資金の剰余（当年度分）	479,930		
運転資金の剰余（前年度末）	1,629,071		
運転資金の剰余（当年度末）	2,109,002		

(注) 本表は、消費税込みの数値で作成したものである。

(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を最近5年間の推移で見ると、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	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	備考
流動比率	35.9	30.5	35.4	40.2	43.5	流動資産 ―― 流動負債
固定長期適合率	106.8	108.4	108.0	107.0	105.8	固定資産 ―― 自己資本+固定負債+繰延収益
自己資本構成比率	15.7	18.6	21.5	21.6	22.0	自己資本+繰延収益 ―― 総資本
借入金比率	79.6	77.0	73.7	73.4	73.3	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、企業債などの流動負債が減少したことから、前年度から3.3ポイント上昇し43.5%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、前年度に比べ1.2ポイント低下し105.8%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、未処理欠損金が減少するとともに企業債等の負債が減少したことなどから、前年度に比べ0.4ポイント上昇し22.0%となった。

財政の圧迫要因となる借入金の依存度を表す借入金比率は、前年度より0.1ポイント低下し73.3%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。

当年度においては、収益的収入の営業外収益に補助金として16億5,142万円、資本的収入に出資金として11億700万円、補助金として5億7,343万円がそれぞれ繰り入れられ、総額で33億3,186万円となっている。収益的収入への繰入金の繰入率（経常収益に占める割合）は前年度から0.6ポイント低下し4.3%となっている。

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13億9,842万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11億700万円及び補助金5億7,343万円が繰り入れられている。

そのほか、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18億7,067万円を営業収益（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		3 年 度	2 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	77,228	91,127	△ 13,898	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	1,398,428	1,496,357	△ 97,928	-1 出資金	
		特例債利子分 B-2	1,568	4,413	△ 2,844	-2 補助金	
		その他の他分 C	174,197	165,214	8,982	<収益的収入>	
	収 益 的 収 入 計	1,651,422	1,757,112	△ 105,689	<資本的収入>		
( 繰 入 率 )		(4.3%)	(4.9%)	(△ 0.6%)	緊急整備特別分・利子分	(77,228千円)	
資 本 的 収 入	出 資 金 法18	地下鉄整備事業費分 A-1	1,107,000	1,423,000	△ 316,000	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	573,437	865,181	△ 291,743	-2 利子分	
						C その他の補助	
資 本 的 収 入 計		1,680,437	2,288,181	△ 607,743	児童手当の給付に要する所要額	(18,984千円)	
合 計		3,331,860	4,045,293	△ 713,433	基礎年金拠出金に係る公的負担に要する所要額	(144,900千円)	
参 考	各種乗車料金軽減措置分（運輸収益）		1,870,679	1,683,676	187,003	特別減収対策企業債利子補助金	(10,313千円)
	うち敬老優待乗車証制度負担金		1,570,670	1,388,660	182,010		

(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、経常利益が22億4,018万円となり、前年度（経常損失9億8,231万円）と比べると、乗車料収入の増加や支払利息の減少などにより32億2,249万円増加した。純利益は22億4,610万円となり、前年度（純損失4億2,198万円）と比べると、26億6,809万円増加している。資金面では、当年度末の資金残額は前年度末に比べ4億7,993万円増の21億900万円の資金剰余となった。令和2年度から発行している特別減収対策企業債（当年度末残高は174億3,000万円）を除いた場合は153億2,099万円の資金不足となる。

収益をみると、乗車料収入が前年度から21億4,330万円増加したことなどにより、経常収益全体では22億9,384万円増加し、385億787万円となっている。乗車料収入の増加は、新型コロナウイルス感染症の影響による外出やイベントの自粛、事業者や学校等の臨時休業実施などが緩和され、社会経済活動の正常化に向けた動きが見られ始めたことが主因と考えられる。費用をみると、当年度は支払利息及び減価償却費並びに人件費の減少などにより、経常費用は前年度から9億2,865万円減少し、362億6,768万円となった。

企業債未償還残高は平成10年度の5,170億364万円をピークに、当年度末で2,316億5,322万円まで減少している。

令和元年6月に策定された「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つの経営方針を掲げ、持続可能な経営を目指すための具体的な取組内容や達成目標を掲げている。計画3年目となる当年度は、年度末資金過不足額は計画上の余剰4億円に対し実績は21億900万円と好転したが、上記の特別減収対策企業債の発行によるところが大きい。経常収支においては、黒字91億円に対し22億4,018万円と悪化した。

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、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。また、老朽化施設の更新・耐震改修などの建設改良事業は増加する見込みとなる一方で、企業債残高は計画より増加しており、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られる。

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。については「札幌市交通事業経営計画」に基づく取組を着実に実行するとともに、進捗管理を適切に行うことで、経営基盤をより強化し、持続可能な経営の実現に努められることを期待する。