

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。