

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4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552,218人で、前年度と比較し15.4%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26.9%となり、前年度と比較し3.3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が落ち着き、外出自粛も緩和されるなど社会経済活動の正常化が進んだことが主因と考えられる。

5年間の推移をみると、1日平均輸送人員について、令和2年度までは減少していたが、令和3年度以降は増加している。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、令和2年度までは減少していたが、令和3年度以降は増加している。路線別でも全路線で同様の傾向にある。

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		輸 送 人 員				乗車効率 (%)
	(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	
30	91,916	100.0	631,179	100.0	13,150	100.0	30.8
元	92,095	100.2	619,971	98.2	12,916	98.2	30.2
2	92,051	100.1	446,091	70.7	9,294	70.7	22.0
3	92,067	100.2	478,578	75.8	9,970	75.8	23.6
4	92,109	100.2	552,218	87.5	11,505	87.5	26.9
対前年度増減	(42)	—	(73,640)	—	(1,535)	—	(3.3)
増減率	(0.0%)	—	(15.4%)	—	(15.4%)	—	—

(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
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
4	200,956	220,558	130,704	14,053	10,973	9,611	24.9	26.3	32.1
対前年度増減	(30,574)	(25,073)	(17,993)	(2,138)	(1,247)	(1,323)	(3.3)	(3.0)	(4.1)
増減率	(17.9%)	(12.8%)	(16.0%)	(17.9%)	(12.8%)	(16.0%)	—	—	—

(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458億5,400万円に対し決算額468億512万円（執行率102.1%）で9億5,112万円の増となった。主な内訳をみると、受託工事収益が、予算に対し2億1,911万円減少している一方、収益的収入の約8割を占める運輸収益（乗車料収入）が、予算に対し11億665万円増加している。

収益的支出は、予算現額417億5,179万円に対し決算額400億3,607万円（執行率95.9%）となっている。差額17億1,571万円のうち、85万円が翌年度への繰越額で、不用額は17億1,486万円となっている。これは、退職給付費等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193億300万円に対し決算額107億8,696万円（執行率55.9%）で85億1,603万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371億3,030万円に対し決算額299億1,992万円（執行率80.6%）となっている。差額72億1,038万円のうち、39億8,947万円が翌年度への繰越額で、不用額は32億2,091万円となっている。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182億9,330万円に対し決算額111億576万円（執行率60.7%）となっており、主な内訳は次のとおりである。

・東豊線信号保安装置更新工事（大通・豊水すすきの）	10億1,538万円
・東豊線さっぽろ駅設備改良工事	5億4,954万円
・窓口処理機製造	4億8,620万円
・旅客案内放送設備更新（南北線・東西線）	4億6,081万円
・南郷・新さっぽろ変電所回生電力貯蔵装置設置工事	4億5,540万円
・大通駅他30駅マルチ券売機及び精算機製造	4億2,450万円

企業債償還金は、188億1,416万円で、資本的支出の62.9%を占めている。

資本的支出299億1,992万円の財源については、企業債90億5,400万円、出資金11億1,400万円、国庫補助金1,376万円、他会計補助金6億269万円及び投資250万円で充当し、不足する額191億3,296万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額9億8,305万円、繰越工事資金1,409万円及び当年度分損益勘定留保資金等181億3,580万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432億7,128万円、総費用は375億1,585万円で、差引き57億5,542万円の純利益となり、前年度の純利益22億4,610万円と比較し35億931万円増加している。

経常損益で見ると、経常収益は432億2,086万円、経常費用は371億6,824万円で、60億5,261万円の経常利益となった。経常収益率は、前年度と比較して10.1ポイント上昇し116.3%となっている。

特別利益は、過年度の長期前受金戻入額の修正に伴う過年度損益修正益5,041万円を計上し、特別損失は、過年度の減価償却費の修正等に伴う損失など3億4,761万円を計上している。

当年度末の未処理欠損金については、純利益57億5,542万円を計上したことで、前年度末の2,083億5,829万円から2,026億287万円に減少した。

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				
30	47,861,772	100.0	(38,331,978) 38,364,731	100.0	(9,529,793) 9,497,040	(124.9) 124.8	△ 218,816,525	524.2
元	46,939,566	98.1	(38,246,385) 38,305,463	(99.8) 99.8	(8,693,181) 8,634,103	(122.7) 122.5	△ 210,182,422	511.8
2	(36,214,028) 36,839,219	(75.7) 77.0	(37,196,340) 37,261,201	(97.0) 97.1	(△ 982,311) △ 421,982	(97.4) 98.9	△ 210,604,404	690.0
3	(38,507,873) 38,513,795	(80.5) 80.5	36,267,687	94.5	(2,240,186) 2,246,108	(106.2) 106.2	△ 208,358,296	637.3
4	(43,220,861) 43,271,280	(90.3) 90.4	(37,168,247) 37,515,857	(97.0) 97.8	(6,052,614) 5,755,423	(116.3) 115.3	△ 202,602,872	535.8

(注) () 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。前年度と比較して収益は47億1,298万円増加し、費用は9億56万円増加したことから、経常損益は38億1,242万円好転し、60億5,261万円の利益となった。

第4表 経常収益・経常費用の内訳

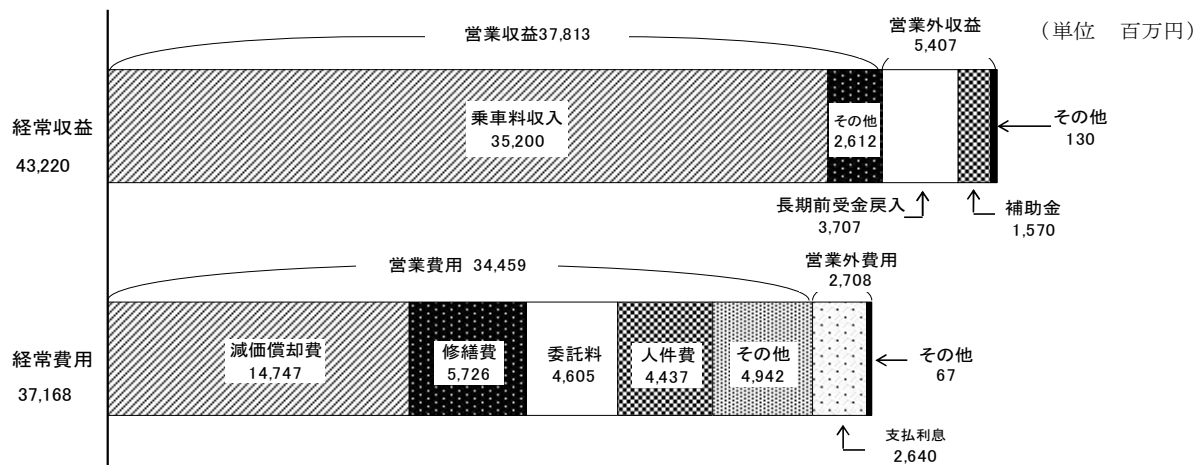
(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	4 年 度		3 年 度		対 前 年 度 比 較		す う 勢 比 率 (30 年 度 = 100)				
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 減 額	増 減 率	4 年 度	3 年 度	2 年 度	元 年 度	
【 経 常 収 益 】											
乗 車 料 収 入	35,200,492	81.4	30,119,918	78.2	5,080,573	16.9	90.5	77.4	71.9	98.3	
国 庫 補 助 金	434	0.0	-	-	434	-	434.2	-	☆	☆	
一 般 会 計 補 助 金	1,569,939	3.6	1,651,422	4.3	△ 81,483	△ 4.9	69.2	72.8	77.4	84.8	
広 告 料 収 入	974,769	2.3	974,639	2.5	129	0.0	69.0	69.0	73.7	95.5	
賃 貸 料 収 入	1,337,162	3.1	1,343,068	3.5	△ 5,906	△ 0.4	115.7	116.2	108.5	104.5	
長 期 前 受 金 戻 入	3,707,370	8.6	3,820,579	9.9	△ 113,208	△ 3.0	96.7	99.7	98.6	102.3	
そ の 他	430,694	1.0	598,244	1.6	△ 167,550	△ 28.0	147.0	204.1	136.7	95.8	
再 計											
営 業 収 益	37,813,013	87.5	32,691,628	84.9	5,121,385	15.7	90.6	78.3	73.1	98.4	
営 業 外 収 益	5,407,847	12.5	5,816,245	15.1	△ 408,397	△ 7.0	88.3	95.0	93.0	95.9	
計	43,220,861	100.0	38,507,873	100.0	4,712,987	12.2	90.3	80.5	75.7	98.1	
【 経 常 費 用 】											
人 件 費	4,437,173	11.9	4,497,391	12.4	△ 60,218	△ 1.3	98.5	99.9	103.2	104.6	
動 力 費	1,597,660	4.3	1,234,219	3.4	363,441	29.4	130.0	100.4	91.4	98.6	
修 繕 費	5,726,713	15.4	5,323,699	14.7	403,014	7.6	113.7	105.7	108.1	104.1	
委 託 料	4,605,610	12.4	4,316,995	11.9	288,615	6.7	113.1	106.0	106.0	101.0	
減 価 償 却 費	14,747,222	39.7	14,840,393	40.9	△ 93,171	△ 0.6	91.2	91.7	94.2	95.2	
支 払 利 息	2,640,937	7.1	3,073,472	8.5	△ 432,535	△ 14.1	58.3	67.9	78.0	89.8	
そ の 他	3,412,928	9.2	2,981,514	8.2	431,414	14.5	122.5	107.0	104.1	125.8	
再 計											
営 業 費 用	34,459,538	92.7	33,134,721	91.4	1,324,816	4.0	102.0	98.0	99.1	101.1	
営 業 外 費 用	2,708,708	7.3	3,132,965	8.6	△ 424,256	△ 13.5	59.7	69.1	81.4	89.9	
計	37,168,247	100.0	36,267,687	100.0	900,560	2.5	97.0	94.6	97.0	99.8	
経 常 損 益	6,052,614	-	2,240,186	-	3,812,427	170.2	63.5	23.5	△ 10.3	91.2	

(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432億2,086万円で、前年度と比較し47億1,298万円（12.2%）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、前年度と比較し50億8,057万円（16.9%）増加している。

【経常費用】

経常費用は371億6,824万円で、前年度と比較し9億56万円（2.5%）増加した。

構成割合をみると、減価償却費が最も大きく39.7%、次いで修繕費が15.4%、委託料が12.4%、人件費が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4億3,253万円（14.1%）、人件費は6,021万円（1.3%）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30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2年度は大幅に減少したが、その後回復傾向にあり、当年度は平成30年度と比較し9.4ポイントの低下となっている。また、営業外収益では、特例債の元金、利子償還額の減少に伴い、一般会計補助金が減少を続けたことなどから、当年度は平成30年度と比較し11.7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30年度と比較して修繕費は13.7ポイント、委託料は13.1ポイントの上昇となっている。また、動力費は最近の燃料調整単価等の上昇により、平成30年度と比較し30.0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により大幅に減少を続けており、平成30年度と比較し、41.7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。

当年度の経常利益率（14.0%）は、前年度と比較して8.2ポイント上昇し、営業利益率（8.9%）は10.3ポイント上昇した。一方、経常費用対営業収益率（98.3%）は12.6ポイント低下した。

過去5年間の推移をみると、令和2年度にかけて経常利益率及び営業利益率が低下していたが、令和3年度以降は上昇している。経常費用対営業収益率は、令和2年度にかけて上昇していたが、令和3年度以降低下している。

経常費用を科目別にみると、大きな割合を占める減価償却費は、前年度と比較し6.4ポイント低下したが、平成30年度と比較し0.2ポイント上昇して当年度は39.0%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増加したものの、乗車料収入が増加し、前年度と比較して13.9ポイント上昇の178.0%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	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
経常	利益率	19.9	18.5	△ 2.7	5.8	14.0
営業	利益率	19.0	16.8	△ 9.8	△ 1.4	8.9
経常費用対営業	収益率	91.8	93.1	121.9	110.9	98.3
	人件費	10.8	11.5	15.2	13.8	11.7
	減価償却費	38.8	37.5	49.9	45.4	39.0
	支払利息	10.8	9.9	11.6	9.4	7.0
	その他経費	31.4	34.3	45.2	42.4	40.6
運賃箱	比率	220.7	203.6	151.8	164.1	178.0

(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。

当年度末の職員数は528人で、前年度と比較して2人減少している。これは、定数減によるものである。

1日平均走行千km当たり職員数は、前年度と同じく5.7人となっている。

なお、このほかに資本勘定所属職員として、当年度末34人（前年度33人）が在籍している。

第6表 職員数の推移

項 目	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度	4 年 度
職 員 数 (人)	517	510	531	530	528
1 日 平 均 走 行 千 km 当 た り 職 員 数 (人)	5.6	5.5	5.8	5.7	5.7

- (注) 1 職員数（再任用短時間勤務職員を含む。）は、年度末現在である。
2 上記職員のほか、当年度末では21人の会計年度任用職員が在籍している。
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。

【職員1人当たり労働生産性の推移】

平成30年度を100とする職員1人当たり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、当年度は前年度と比較し12.1ポイントの上昇、平成30年度と比較して、11.9ポイントの低下となっている。

輸送人員については、当年度は前年度と比較し11.5ポイントの上昇、平成30年度と比較して、14.7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	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度	4 年 度
職 員 1 人 営 業 収 益	100.0	99.4	70.8	76.0	88.1
当 た り 輸 送 人 員	100.0	99.8	68.6	73.8	85.3

- (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30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、前年度と比較して1.3ポイント低下し、平成30年度と比較して3.4ポイント低下している。このうち、給料は前年度と比較して1.4ポイントの低下、手当等は1.6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から8億4,428万円を取り崩して支給した。なお、当年度の退職者数は45人（前年度30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 (30年度=100)				構 成 比
	元 年 度	2 年 度	3 年 度	4 年 度	
人 件 費 (金 額)	100.6 (4,369,256)	100.1 (4,349,603)	97.9 (4,251,663)	96.6 (4,195,113)	100.0
給 与	100.8	101.3	99.0	97.5	82.7
給 料	100.2	102.8	101.9	100.5	45.8
手 当 等	101.5	99.6	95.7	94.1	36.9
報 酬	91.3	-	-	-	-
賃 金	99.6	-	-	-	-
法 定 福 利 費 等	99.7	99.3	97.4	96.7	17.3
1 人 当 た り 職 員 平 均 給 与 総 職 員	101.9 102.0	97.2 95.8	94.9 93.2	93.8 92.0	
退 職 給 付 費 (金 額)	(339,204)	(298,369)	(245,728)	(242,060)	(5.5)
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 (金 額)	(390,246)	(464,718)	(581,409)	(844,280)	

(注) 1 人件費には退職給付費を含まない。

- 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。
- 法定福利費等は法定福利費と厚生福利費である。
- 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。
- 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)
30	6,940	47.9
元	7,071	48.1
2	6,744	47.2
3	6,588	47.3
4	6,506	46.9

(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1,285円58銭、費用は1,105円55銭であり、差引収支では180円3銭の利益が生じている。前年度と比較すると、収益で139円66銭の増加、費用で26円29銭の増加となり、差引収支では113円37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86円となり、前年度と比較し8円19銭の減少となった。

最近5年間の推移をみると（平成30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、令和2年度には大幅に減少したがその後回復傾向となり、当年度は前年度と比較し13.0ポイント上昇したものの、平成30年度と比較して依然9.9ポイントの低下となっている。

費用については、平成30年度と比較し支払利息が41.9ポイント、減価償却費が9.3ポイント、人件費が1.9ポイントの低下となる一方、経費が16.3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、光熱水費の増加や電気料金の値上げ等により動力費が増加しているほか、修繕費や委託料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	4 年度	3 年度	増 減 額	2 年度	元 年 度	30 年 度	すう勢比率(30年度=100)				
							4 年度	3 年度	2 年度	元 年 度	
経 常 収 益	乗車料収入	1,047.02	896.31	150.71	832.67	1,134.66	1,162.63	90.1	77.1	71.6	97.6
	補助金	46.71	49.14	△ 2.43	52.47	57.46	67.83	68.9	72.4	77.4	84.7
	長期前受金戻入	110.27	113.69	△ 3.42	112.48	116.32	114.56	96.3	99.2	98.2	101.5
	その他	81.58	86.77	△ 5.19	80.21	84.14	85.50	95.4	101.5	93.8	98.4
	計	1,285.58	1,145.92	139.66	1,077.84	1,392.58	1,430.53	89.9	80.1	75.3	97.3
経 常 費 用	人件費	131.98	133.83	△ 1.85	138.34	139.69	134.60	98.1	99.4	102.8	103.8
	経費	456.37	412.34	44.03	410.25	417.48	392.24	116.3	105.1	104.6	106.4
	減価償却費	438.65	441.62	△ 2.97	453.41	456.96	483.57	90.7	91.3	93.8	94.5
	支払利息	78.55	91.46	△ 12.91	105.08	120.55	135.28	58.1	67.6	77.7	89.1
	計	1,105.55	1,079.26	26.29	1,107.08	1,134.67	1,145.69	96.5	94.2	96.6	99.0
差引収支	180.03	66.66	113.37	△ 29.24	257.91	284.84					
経常費用対経常収益	86.00	94.18	△ 8.19	102.71	81.48	80.09					
走行キロ(千km)	33,619	33,604	15	33,598	33,706	33,457	100.5	100.4	100.4	100.7	

(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1,311円89銭、東西線が1,072円10銭、東豊線が1,811円28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960円34銭、東西線が891円26銭、東豊線が1,909円60銭となっており、経常収益と同様に東豊線が極端に高いのは、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351円55銭、東西線で180円84銭の利益、東豊線で98円32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73円20銭、東西線が83円13銭、東豊線が105円43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187.8%、東西線で189.4%、東豊線で149.1%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		
	4年度	3年度	増減額	4年度	3年度	増減額	4年度	3年度	増減額
経常収益	1,311.89	1,130.49	181.40	1,072.10	961.49	110.61	1,811.28	1,662.29	148.99
うち乗車料収入	1,133.98	947.01	186.97	915.92	799.01	116.91	1,255.84	1,073.87	181.97
経常費用	960.34	926.72	33.62	891.26	860.62	30.64	1,909.60	1,907.86	1.74
直接費	603.84	570.95	32.89	483.62	444.54	39.08	842.08	777.07	65.01
人件費	136.57	139.89	△ 3.32	107.39	108.09	△ 0.70	190.01	192.68	△ 2.67
経費	467.26	431.06	36.20	376.23	336.45	39.78	652.07	584.39	67.68
資本費	356.50	355.77	0.73	407.64	416.08	△ 8.44	1,067.52	1,130.79	△ 63.27
差引収支	351.55	203.77	147.78	180.84	100.87	79.97	△ 98.32	△ 245.57	147.25
経常費用対経常収益	73.20	81.97	△ 8.77	83.13	89.51	△ 6.38	105.43	114.77	△ 9.34
運賃箱比率(%)	187.8	165.9	21.9	189.4	179.7	9.7	149.1	138.2	10.9

(注) 1 運賃箱比率=乗車料収入/直接費

2 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。

(参考) 路線別営業路線1km当たり収支

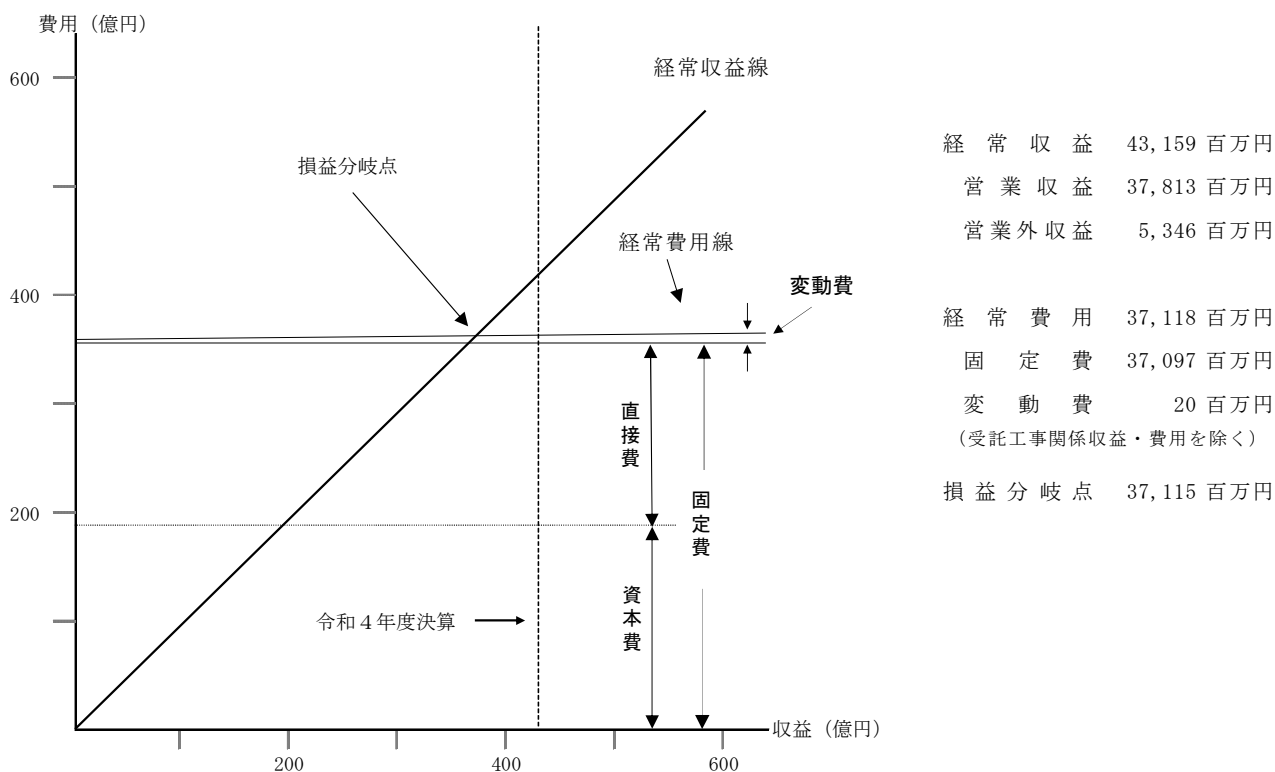
(単位 千円)

路線別 区分	南 北 線 14.3km			東 西 線 20.1km			東 豊 線 13.6km		
	4年度	3年度	増減額	4年度	3年度	増減額	4年度	3年度	増減額
乗車料収入	814,448	679,934	134,514	773,342	674,560	98,782	588,947	502,807	86,140
直接費	433,692	409,928	23,764	408,335	375,304	33,031	394,907	363,840	31,067
減価償却費	215,459	212,409	3,050	288,112	286,128	1,984	431,991	444,981	△ 12,990
支払利息	40,583	43,023	△ 2,440	56,074	65,141	△ 9,067	68,639	84,477	△ 15,838

(6) 損益分岐点分析

令和4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、經常費用に占める変動費の割合は0.1%、変動費率は0.04%、損益分岐点収益額は371億1,500万円と試算され、損益分岐点比率は86.0%となった。經常収益431億5,900万円は、損益分岐点収益額を60億4,400万円上回っており、前年度と比較し増加している。

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46.8%）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33.3%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33億9,200万円で、前年度と比較し5,000万円増加したが、直接費に占める割合は1.2ポイント低下して17.7%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433億5,200万円（前年度386億1,100万円）、経常費用は376億1,800万円（同366億9,700万円）となり、57億3,300万円の経常利益（同19億1,400万円）となった。また、直接費は196億800万円（同181億2,600万円）となり、そのうち人件費は73億8,100万円（同73億8,500万円）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

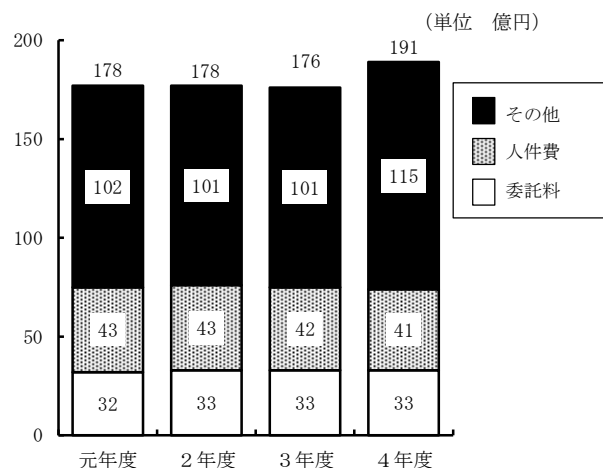
- 1 第10表の委託料は軌道整備事業会計（令和元年度までは軌道事業会計）からの費用負担分を除外している。
- 2 第10表の職員数は高速電車事業会計の所属かつ年度末現在の数値であり、公社職員数は非常勤職員を除く。
- 3 第3図における直接費は、経常費用から資本費、固定資産除却費及び受託工事費を除いたものである。
- 4 第3図において、退職給付費は「その他」に含む。
- 5 第11表における公社のその他会計は、軌道事業分を除き、統合決算額は、高速電車事業会計からの委託料及び公社の内部取引を相殺している。

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	元年度	2年度	3年度	4年度
委託料	3,221	3,335	3,342	3,392
運輸費	2,821	2,914	2,916	2,958
運輸管理費	400	420	425	433
対30年度比率	98.4	101.9	102.1	103.6
対直接費比率	18.0	18.7	18.9	17.7
局損益職員数	516	549	551	549
うち会計年度任用職員	6	18	21	21
公社職員数	606	714	735	734
うち派遣職員	9	49	43	40

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			
4年度							
高速電車	43,220	37,168	19,156	4,195	14,961	6,052	
公社	実施事業等会計	1	15	4	10	△14	
	その他会計	3,860	3,715	3,713	3,095	617	144
	法人会計	5	115	115	86	29	△109
統合決算額	43,352	37,618	19,608	7,381	12,226	5,733	
3年度	統合決算額	38,611	36,697	18,126	7,385	10,741	1,914

(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、4年度の正味財産期末残高は510百万円である。

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95.4%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71.2%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3,118億882万円で、前年度の3,159億8,871万円と比較し41億7,989万円（1.3%）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	4 年 度 末		3 年 度 末	対 前 年 度 比 較		4 年 度 指 数	
	金 額	構 成 比	金 額	増 減 額	増 減 率		
資 産	固 定 資 産	297,569,733	95.4	303,109,876	△ 5,540,142	△ 1.8	90.8
	流 動 資 産	14,239,089	4.6	12,878,840	1,360,249	10.6	127.9
資 産 合 計		311,808,823	100.0	315,988,716	△ 4,179,893	△ 1.3	92.0
負 債 の 部	固 定 負 債	206,708,622	66.3	216,870,887	△ 10,162,264	△ 4.7	86.3
	うち 企業債	203,269,325	65.2	212,839,065	△ 9,569,740	△ 4.5	86.5
	流 動 負 債	31,838,271	10.2	29,583,998	2,254,273	7.6	87.3
	うち 企業債	18,623,740	6.0	18,814,160	△ 190,419	△ 1.0	71.2
	繰 延 収 益	100,757,373	32.3	103,904,460	△ 3,147,087	△ 3.0	89.8
	うち 国庫補助金	30,090,297	9.7	31,046,399	△ 956,101	△ 3.1	90.6
	うち 他会計補助金	61,576,967	19.7	63,167,684	△ 1,590,717	△ 2.5	91.1
負 債 合 計		339,304,267	108.8	350,359,345	△ 11,055,077	△ 3.2	87.4
資 本 の 部	資 本 金	173,875,105	55.8	172,761,105	1,114,000	0.6	103.3
	剰 余 金	△ 201,370,549	△ 64.6	△ 207,131,733	5,761,184	2.8	△ 92.5
	資 本 剰 余 金	1,232,323	0.4	1,226,562	5,760	0.5	101.8
	利 益 剰 余 金	△ 202,602,872	△ 65.0	△ 208,358,296	5,755,423	2.8	△ 92.6
	未 処 分 利 益 剰 余 金	△ 202,602,872	△ 65.0	△ 208,358,296	5,755,423	2.8	△ 92.6
資 本 合 計		△ 27,495,444	△ 8.8	△ 34,370,628	6,875,184	20.0	△ 55.7
負 債 資 本 合 計		311,808,823	100.0	315,988,716	△ 4,179,893	△ 1.3	92.0

(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 4年度指数は、平成30年度を100とした。ただし、平成30年度の利益剰余金及び未処分利益剰余金は欠損金であり、剰余金及び資本合計もマイナスとなっているため、平成30年度の剰余金、利益剰余金、未処分利益剰余金及び資本合計を△100としている。

ア 資 産

固定資産は2,975億6,973万円〈資産合計に対する構成比率95.4%〉で、前年度と比較し55億4,014万円（1.8%）の減少となっている。

流動資産は142億3,908万円〈同4.6%〉で、前年度と比較し13億6,024万円（10.6%）増加した。これは、預金が9億9,136万円（10.8%）、未収金が2億6,412万円（10.3%）増加したことなどによる。

イ 負 債

負債総額は、3,393億426万円〈負債資本合計に対する構成比率108.8%〉で、前年度と比較し110億5,507万円（3.2%）減少している。

固定負債は、2,067億862万円〈同66.3%〉で、前年度と比較し101億6,226万円（4.7%）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、318億3,827万円〈同10.2%〉で、前年度と比較し22億5,427万円（7.6%）増加となっており、これは未払金が増加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1,007億5,737万円〈同32.3%〉で、前年度と比較し31億4,708万円（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274億9,544万円〈同マイナス8.8%〉で、前年度と比較し68億7,518万円（20.0%）増加している。

資本金は1,738億7,510万円〈同55.8%〉で、一般会計からの出資金の受入れにより、前年度と比較し11億1,400万円（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2,013億7,054万円〈同マイナス64.6%〉で、前年度と比較し57億6,118万円（2.8%）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12億3,232万円〈同0.4%〉で、前年度と比較し576万円（0.5%）の増加となった。未処理欠損金は2,026億287万円〈同マイナス65.0%〉で、前年度と比較し57億5,542万円（2.8%）減少となった。

(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。

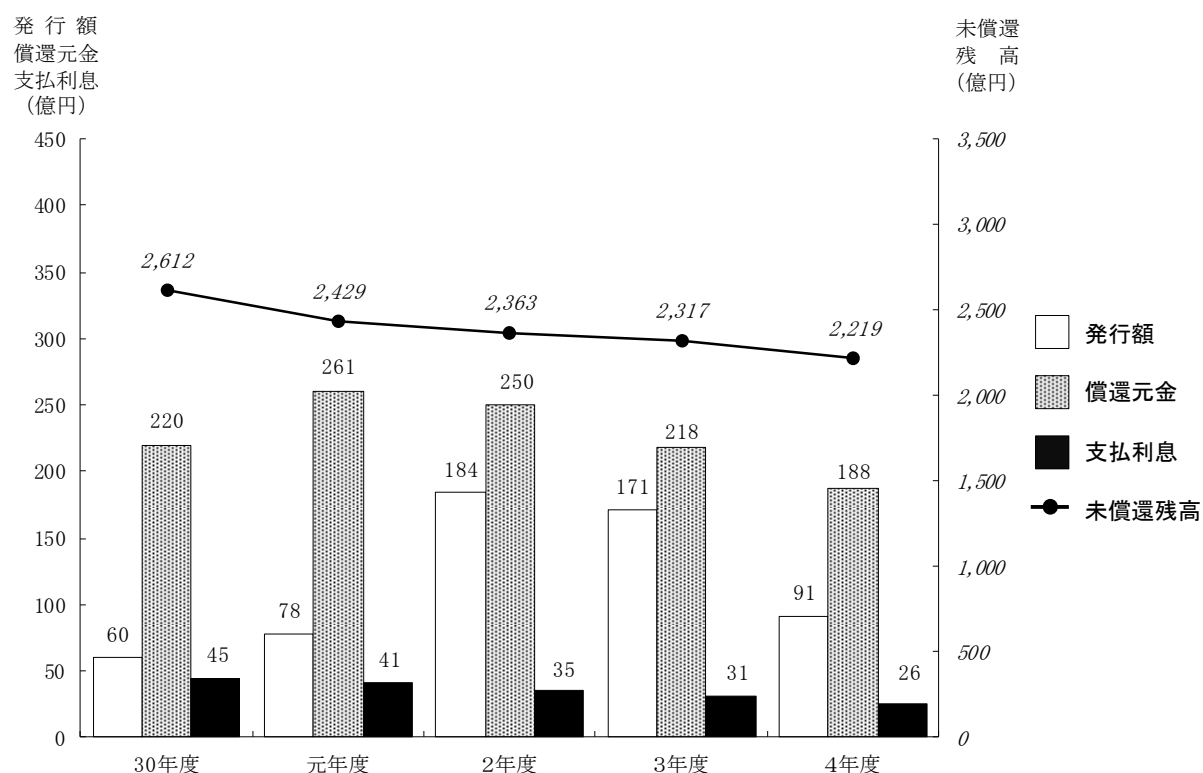
当年度の発行額は90億5,400万円で、前年度と比較し80億6,300万円減少した。これは、主に新型コロナウイルス感染症の影響による減収に伴う資金不足を補うために発行する特別減収対策企業債の減少によるものである。

また、元金償還額は188億1,416万円で、前年度と比較し29億3,765万円（13.5%）減少した。この結果、当年度末の未償還残高は2,218億9,306万円で、前年度と比較し97億6,016万円（4.2%）減少した。

元金償還額がその主要財源である減価償却費の範囲内に収まっているかどうかをみる企業債償還額対減価償却費比率は、127.6%（前年度146.6%）となり、元金償還額が減価償却費を超過している。企業債償還額対償還財源比率は、前年度と比較し53.9ポイント低下し110.1%となっているが、依然として償還額が償還財源を超える状況が続いている。

元金償還額に支払利息を加えた企業債元利償還額は214億5,495万円で、対営業収益比率は56.7%（前年度75.9%）となっている。

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

(単位 %))

項 目	30 年 度	元 年 度	2 年 度	3 年 度	4 年 度
企業債償還額 対 減価償却費比率	135.9	169.8	163.8	146.6	127.6
企業債償還額 対 償還財源比率	100.5	129.6	238.3	164.0	110.1
企業債元利償還額 対 営業収益比率	63.5	73.6	93.3	75.9	56.7

(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

企業債発行額の内訳

・ 建 設 債	81億4,600万円 (△ 3億5,600万円)	
・ 特 例 債	4億800万円 (△ 1億7,700万円)	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	5億円 (△75億3,000万円)	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

(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180億4,851万円の資金剰余、資本的収支で191億3,296万円の資金不足となっており、当年度分としては全体で10億8,444万円の資金不足となっている。

この結果、当年度末における運転資金残高は10億2,455万円となった。

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	14,747,222
		長期前受金戻入等	△ 3,438,071
		固定資産除却費	573,647
		引当金計上額	223,529
		引当金取崩額	△ 826,858
		当年度収益的収支差引額	6,769,048
収益的収支の資金剰余	18,048,518		
建設改良費	11,105,764	企業債	9,054,000
企業債償還金	18,814,160	出資	1,114,000
		国庫補助金	13,766
		他会計補助金	602,696
		投資	2,500
		資本的収支の資金不足	19,132,961
		運転資金の不足(当年度分)	1,084,443
運転資金の剰余(前年度末)	2,109,002		
運転資金の剰余(当年度末)	1,024,558		

(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	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	備考
流動比率	30.5	35.4	40.2	43.5	44.7	流動資産 —— 流動負債
固定長期適合率	108.4	108.0	107.0	105.8	106.3	固定資産 —— 自己資本+固定負債+繰延収益
自己資本構成比率	18.6	21.5	21.6	22.0	23.5	自己資本+繰延収益 —— 総資本
借入金比率	77.0	73.7	73.4	73.3	71.2	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、預金の増加等により流動資産が増加したことなどにより、前年度と比較し1.2ポイント上昇して44.7%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、固定資産の調達が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、前年度と比較し0.5ポイント上昇し106.3%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、前年度と比較して1.5ポイント上昇し23.5%となった。

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は、前年度と比較し2.1ポイント低下し71.2%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15億6,993万円、資本的収入に出資金として11億1,400万円、補助金として6億269万円がそれぞれ繰り入れられ、総額で32億8,663万円となっている。収益的収入への繰入金の繰入率（経常収益に占める割合）は前年度と比較して0.7ポイント低下し3.6%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13億2,049万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11億1,400万円及び補助金6億269万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23億1,881万円を営業収益（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		4 年 度	3 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	62,969	77,228	△ 14,258	A 地下鉄整備事業費の財源として出資及び補助 -1 出資金 -2 補助金 <収益的収入> 緊急整備特別分・利子分 <資本的収入> 緊急整備特別分・元金分 耐震補強工事分
		特例債元金分 B-1	1,320,499	1,398,428	△ 77,928	
		特例債利子分 B-2	287	1,568	△ 1,280	
		その他の他分 C	186,181	174,197	11,984	
	収益的収入計 (繰入率)		1,569,939 (3.6%)	1,651,422 (4.3%)	△ 81,483 (△ 0.7%)	
資本的 収入	出資金 法18	地下鉄整備事業費分 A-1	1,114,000	1,107,000	7,000	B 特例債元利償還金の補助 -1 元金分 -2 利子分
		補助金 法17の3	地下鉄整備事業費分 A-2	602,696	573,437	
	資本的収入計		1,716,696	1,680,437	36,258	
合 計		3,286,635	3,331,860	△ 45,224		
参 考	各種乗車料金軽減措置分（運輸収益）		2,318,816	1,870,679	448,137	
	うち敬老優待乗車証制度負担金		1,992,664	1,570,670	421,994	

(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60億5,261万円となり、前年度（22億4,018万円）と比較し乗車料収入の増加などにより38億1,242万円増加した。純利益は57億5,542万円となり、前年度（22億4,610万円）と比較し35億931万円増加している。資金面では、当年度末の資金残額は前年度末と比較し10億8,444万円減の10億2,455万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179億3,000万円）を除いた場合は169億544万円の資金不足となる。

収益をみると、乗車料収入が前年度と比較し50億8,057万円増加したことなどにより、経常収益全体では47億1,298万円増加し、432億2,086万円となっている。乗車料収入の増加は、新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着き、社会経済活動の正常化が進んだことが主因と考えられる。費用をみると、当年度は支払利息などが減少した一方、光熱水費や修繕費などが増加したことにより、経常費用は前年度と比較して9億56万円増加し371億6,824万円となった。

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2,218億9,306万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4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22億円に対し実績は10億2,455万円、経常収支においては黒字85億円に対し実績は60億5,261万円とそれぞれ悪化した。

この計画においては、乗車料収入については人口減少を考慮した結果、令和2年度をピークに緩やかに減少していくと見込んでいる。また、収入面だけではなく、電気代の高騰などの費用面においても収支状況に影響が及ぶ可能性がある。加えて、老朽化施設の更新などの建設改良事業は着実に進める必要があるが、労務単価や資材価格の上昇が続いている。今後も建設改良事業を計画的に進めるとともに、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、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。

交通局では、このような厳しい経営環境から、現計画の後半期間である令和6～10（2024～2028）年度について、新たな収支見通しを立てながら計画の見直しを行い、令和5年度末を目途に計画を改定する予定である。

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、企業債未償還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。今後も「札幌市交通事業経営計画」に基づく取組を着実に実行し、社会環境の変化等に柔軟に対応しながら、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。