

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平成28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61万9,945人で、前年度に比べ17,207人（2.9%）の増加となった。路線別でも、3路線全てで増加している。

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30.2%となり、前年度から0.7ポイント上昇した。

5年間の推移をみると、1日平均輸送人員は年々増加を続け、平成25年度をピークにはほぼ横ばいであった南北線も、当年度では平成25年度を上回る結果となっている。また、乗車効率についても、上昇が続いている。

第1表 運転キロ・輸送人員の推移

年 度	1日平均運転キロ数		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 (%)
24	92,631	100.0	570,966	100.0	11,895	100.0	27.7
25	92,350	99.7	585,774	102.6	12,204	102.6	28.4
26	92,409	99.8	594,625	104.1	12,388	104.1	29.0
27	92,394	99.7	602,738	105.6	12,557	105.6	29.5
28	92,238	99.6	619,945	108.6	12,916	108.6	30.2
	(△ 156)	—	(17,207)	—	(359)	—	(0.7)
	(△ 0.2%)	—	(2.9%)	—	(2.9%)	—	—

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
24	223,780	211,050	136,136	15,649	10,500	10,010	27.8	25.6	33.1
25	227,909	217,277	140,588	15,938	10,810	10,337	28.4	26.3	34.0
26	227,141	222,816	144,668	15,884	11,085	10,637	28.5	27.0	35.4
27	227,690	226,679	148,369	15,922	11,278	10,909	28.7	27.4	36.3
28	233,749	234,060	152,136	16,346	11,645	11,186	29.3	28.2	37.4
	(6,059)	(7,381)	(3,767)	(424)	(367)	(277)	(0.6)	(0.8)	(1.1)
	(2.7%)	(3.3%)	(2.5%)	(2.7%)	(3.3%)	(2.5%)	—	—	—

(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/年間運転キロ)

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503億3,700万円に対して、決算額513億3,067万円（執行率102.0%）で9億9,367万円の増となった。内訳をみると、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12億3,307万円増加した一方、広告料が2億3,974万円減少している。

収益的支出は、予算現額432億7,400万円に対して、決算額415億8,885万円（執行率96.1%）であり、不用額は16億8,514万円となっている。その主な内訳は、人件費、光熱水費、動力費、支払利息等である。

(2) 資本的収入及び支出

資本的収入は、予算現額202億470万円に対して、決算額167億8,724万円（執行率83.1%）で34億1,745万円の減となっている。これは、建設改良費の減少等により、その財源となる企業債、出資金及び負担金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422億7,010万円に対して、決算額402億7,176万円（執行率95.3%）となっている。差額19億9,833万円のうち、12億4,466万円が翌年度への繰越額で、残り7億5,367万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166億5,910万円に対して、決算額は146億8,061万円（執行率88.1%）となっており、主な内訳は次のとおりである。

・案内軌条式鉄道車両（9000形）車体・艀装製造（5編成）	31億657万円
・案内軌条式鉄道車両（9000形）台車改造（38台車）	6億9,486万円
・南北線自衛隊前駅耐震改修工事	9億4,631万円
・東西線電力管理システム更新	6億9,107万円
・東基地信号保安装置更新工事	6億8,742万円
・東豊線誘導無線装置更新	5億2,380万円
・東豊線ホーム映像伝送装置新設	5億2,283万円
・南大通変電所変電設備更新工事	5億835万円

当年度決算における資本的収入額（翌年度繰越額の財源に充当される額2,261万円を除く。）が資本的支出額に不足する額235億713万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額8億4,123万円、繰越工事資金6,339万円及び当年度分損益勘定留保資金等226億250万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482億4,117万円、総費用が393億4,059万円で、差引き89億57万円の純利益となった。当年度に特別利益、特別損失が発生しなかったことから、経常収益、経常費用、経常利益ともに総収益、総費用、純利益と同額である。

前年度と比較すると、総収益が7億3,669万円、総費用が6億3,908万円の増加となり、純利益は9,760万円の増加となった。経常収益率では、前年度より0.1ポイント下回り122.6%となっている。

未処理欠損金は、当年度に89億57万円の純利益を計上した結果、前年度末の2,460億2,771万円から当年度末は2,371億2,713万円に減少し、未処理欠損金比率は、前年度から43.7ポイント改善し575.0%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 (C) 営業収益	
	決 算 額	す う 勢 比 率	決 算 額	す う 勢 比 率					
24	44,744,663	100.0	39,112,159	100.0	5,632,503	114.4	△ 320,804,623	848.2	
25	44,885,243	100.3	38,186,501	97.6	6,698,741	117.5	△ 314,105,882	809.8	
	*****移行処理*****				※1	58,644,236	※2	△ 255,461,645	
26	45,660,723	102.0	(39,578,284) 45,485,853	(101.2) 116.3	(6,082,439) 174,869	(115.4) 100.4	△ 255,286,776	681.6	
27	47,504,479	106.2	38,701,508	99.0	8,802,971	122.7	△ 246,027,715	618.7	
28	48,241,170	107.8	39,340,590	100.6	8,900,579	122.6	△ 237,127,135	575.0	

- (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 移行処理の欄には、平成26年度の会計基準変更による異動として、※1には「その他未処分利益剰余金変動額」を、※2には平成26年度期首時点で生じていた未処分利益剰余金の金額を示している。
 3 平成27年度に繰り越された未処理欠損金は、平成26年度末の未処理欠損金から議会の議決による処分額456,089千円を減じた254,830,686千円である。

(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、収益で7億3,669万円（1.6%）の増加、費用で6億3,908万円（1.7%）の増加となり、経常利益は89億57万円と、前年度より9,760万円（1.1%）の増加となった。

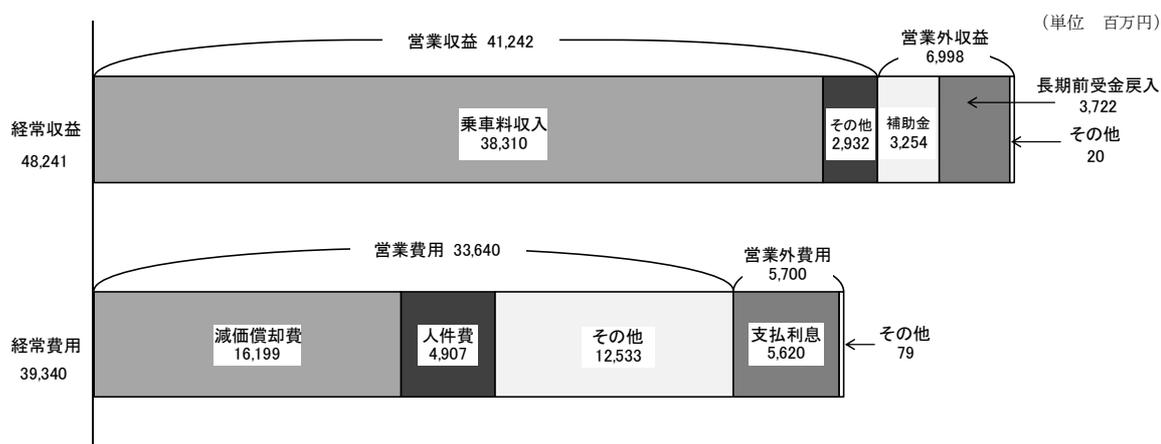
第4表 経常収益・経常費用の内訳

（単位 金額：千円 比率：%）

科 目	28 年 度		27 年 度		対 前 年 度 比 較		すう 勢 比 率 (24 年 度 = 100)			
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 △ 減 額	増△減率	28年度	27年度	26年度	25年度
【経常収益】										
乗車料収入	38,310,031	79.4	36,862,567	77.6	1,447,464	3.9	109.5	105.3	98.7	102.6
一般会計補助金	3,254,893	6.7	3,966,016	8.3	△ 711,122	△ 17.9	47.2	57.5	63.9	88.0
広告料収入	1,516,902	3.1	1,455,570	3.1	61,332	4.2	113.2	108.6	104.6	99.5
賃貸料収入	1,164,220	2.4	1,132,000	2.4	32,220	2.8	101.1	98.3	102.4	101.6
長期前受金戻入	3,722,644	7.7	3,714,234	7.8	8,410	0.2	—	—	—	—
その他	272,476	0.6	374,092	0.8	△ 101,615	△ 27.2	78.2	107.3	99.5	110.3
再計 営業収益	41,242,725	85.5	39,762,834	83.7	1,479,891	3.7	109.0	105.1	99.0	102.5
再計 営業外収益	6,998,445	14.5	7,741,645	16.3	△ 743,200	△ 9.6	101.1	111.9	118.5	88.1
計	48,241,170	100.0	47,504,479	100.0	736,690	1.6	107.8	106.2	102.0	100.3
【経常費用】										
人件費	4,907,108	12.5	4,821,034	12.5	86,073	1.8	89.9	88.3	90.5	96.2
動力費	1,057,940	2.7	1,124,270	2.9	△ 66,330	△ 5.9	122.5	130.2	125.6	110.1
修繕費	4,592,037	11.7	3,948,859	10.2	643,177	16.3	106.7	91.8	103.0	101.1
委託料	4,094,286	10.4	3,969,167	10.3	125,119	3.2	106.9	103.6	97.6	101.5
減価償却費	16,199,843	41.2	15,377,116	39.7	822,727	5.4	119.8	113.7	113.3	98.1
支払利息	5,620,857	14.3	6,317,954	16.3	△ 697,096	△ 11.0	67.1	75.4	82.4	89.2
その他	2,868,515	7.3	3,143,105	8.1	△ 274,589	△ 8.7	104.1	114.0	115.0	108.9
再計 営業費用	33,640,420	85.5	32,372,251	83.6	1,268,168	3.9	109.6	105.5	106.3	99.9
再計 営業外費用	5,700,170	14.5	6,329,257	16.4	△ 629,086	△ 9.9	67.6	75.1	82.8	89.3
計	39,340,590	100.0	38,701,508	100.0	639,081	1.7	100.6	99.0	101.2	97.6
経常△損益	8,900,579	-	8,802,971	-	97,608	1.1	158.0	156.3	108.0	118.9

- (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 「長期前受金戻入」は平成26年度決算から新たに計上された項目であるため、すう勢比率は空欄としている。
 3 経常△損益に係るすう勢比率については、経常損失の場合、△で表している。数値の大きさは、利益額又は損失額の大きさを示す。

第1図 平成28年度経常収益・経常費用の構成



【経常収益】

経常収益は482億4,117万円で、前年度より7億3,669万円（1.6%）の増加となった。

収益の約8割を占める乗車料収入が、前年度に比べ14億4,746万円（3.9%）増加している。

一方、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7億1,112万円（17.9%）減少している。

【経常費用】

経常費用は393億4,059万円で、前年度より6億3,908万円（1.7%）の増加となった。

主な科目について前年度と比較すると、減価償却費が東豊線新型車両（平成27年度導入分）の償却開始などから8億2,272万円（5.4%）の増加、修繕費が高額修繕の実施などにより6億4,317万円（16.3%）の増加、委託料が広告受付管理システムの稼働開始に伴う保守費用の増大や地下鉄需要推計に係る調査分析業務の実施のほか、労務単価上昇等に伴う契約金額の上昇などにより1億2,511万円（3.2%）の増加となる一方、支払利息が企業債元金の償還が進んだことなどにより6億9,709万円（11.0%）減少したほか、固定資産除却費が2億6,395万円（38.1%）減少している。

経常費用の構成割合をみると、資本費である減価償却費の41.2%及び支払利息の14.3%が高く、合わせて55.5%を占めており、次いで人件費の12.5%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24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、平成26年度のウィズユーカード廃止に伴う影響で一時的な減少はあったものの総じて増加傾向にあり、当年度は平成24年度から9.0ポイント増加している。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る一方、平成26年度から会計基準の変更に伴い長期前受金戻入が新たに計上されたこともあり、当年度は平成24年度から1.1ポイントの増加となった。

その長期前受金戻入に見合う形で、経常費用では減価償却費が平成26年度以降大幅に増加し、更に東豊線新型車両導入（導入期間：平成26年度から平成28年度まで）に伴う償却が平成27年度から順次加わっているため、平成24年度に比べ19.8ポイントの増加となっている。その他では、動力費が電気料金の値上げ等の影響から増加傾向にあり、当年度は前年度を下回ったものの平成24年度から22.5ポイントの増加、修繕費及び委託費がいずれも一時的な減少があったものの総じて増加傾向にあり、平成24年度から修繕費が6.7ポイント、委託費が6.9ポイントそれぞれ当年度において増加している。その一方で、構成比率の高い支払利息が、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いるため、当年度の経常費用全体では、平成24年度とほぼ同水準となっている。

(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。

第5表 利益率及び経常費用対営業収益率

		(単位 %)				
項	目	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
経	常	12.6	14.9	13.3	18.5	18.5
利	益					
率						
営	業	18.9	21.0	13.0	18.6	18.4
利	益					
率						
経	常	103.4	98.5	105.7	97.3	95.4
費	用					
対	営					
業	収					
益	率					
人	件	14.4	13.5	13.2	12.1	11.9
費						
減	価	35.7	34.2	40.9	38.7	39.3
償	却					
費						
支	払	22.2	19.3	18.4	15.9	13.6
利	息					
そ	の	31.1	31.4	33.2	30.6	30.6
他	経					
費						
運	賃	203.4	206.0	199.0	216.8	218.7
箱	比					
率						

(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。）

当年度の利益率をみると、経常利益率は前年度と同率（18.5%）であったものの、営業利益率は前年度から0.2ポイントの低下となった。過去5年間の推移をみると、平成25年度から平成26年度にかけて経常利益率及び営業利益率ともに低下しているが、これは、会計基準の変更（長期前受金戻入の新規計上など）やウィズユーカードの廃止に伴う影響によるもので、こうした事情を加味すると、経常利益率及び営業利益率ともに上昇傾向にあり、収益性は年々改善されているといえる。

経常費用の営業収益に対する各指標をみると、全体としては、当年度95.4%で前年度に比べ1.9ポイント好転し、営業収益が経常費用を総じて上回る状況が続いている。科目別にみると、当会計の特徴である資本費（減価償却費及び支払利息）負担の比率が高い状況が続いているものの、当年度は前年度から1.7ポイント低下の52.9%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、直接費が増加したものの乗車料収入がそれを上回る増加により、前年度から1.9ポイント上昇の218.7%となり、総じて上昇傾向が続いている。

(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559人で、前年度末から10人の減員となっている。

1日平均運転千km当たり職員数をみると、総職員数ベースでは、平成24年度に6.3人であったのが、当年度は6.1人とおおむね同水準で推移している。

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32人）在籍している。

第6表 職員数の推移

項 目	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
職 員 数 (人)	534	535	546	543	539
非 常 勤 職 員 数 (人)	50	21	27	26	20
計 (総職員数)	584	556	573	569	559
非常勤職員の割合 (%)	8.6	3.8	4.7	4.6	3.6
1日平均運転千km	6.3	6.0	6.2	6.1	6.1
当 たり 職 員 数 (人)	(5.8)	(5.8)	(5.9)	(5.9)	(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 1日平均運転千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24年度を100として職員1人当たり（非常勤職員を含む。）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5.2ポイント、輸送人員で4.1ポイントの増となった。5年間の推移では営業収益で13.7ポイント、輸送人員で13.3ポイントの増となっている。

職員1人当たり営業収益・輸送人員のすう勢

項 目	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
職 員 1 人 営 業 収 益	100.0	107.8	101.5	108.5	113.7
当 たり 輸 送 人 員	100.0	107.8	106.7	109.2	113.3

(注) 職員数は期中平均、輸送人員は1日平均輸送人員により計算している。

【人件費のすう勢】

平成24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（退職関係費用を除く。）は、平成24年度と比べると6.4ポイントの減少となった。このうち、給与は平成24年度から4.4ポイントの減、前年度からは1.1ポイントの減となった。職員1人当たり平均給与は減少傾向にあり、平成24年度からは5.6ポイントの減となっている。

非常勤職員に対する報酬は、可動式ホーム柵設置に伴うワンマン運転化により平成25年度以降大幅に減少しており、平成24年度から60.7ポイント減少している。

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4億5,207万円を取り崩して支給し、新たに同引当金に2億6,000万円を繰り入れた。なお、当年度の退職者数は22人（前年度24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 (24年度=100)				構 成 比
	25 年 度	26 年 度	27 年 度	28 年 度	
人 件 費 (金 額)	93.9 (4,664,626)	94.8 (4,709,865)	95.0 (4,719,262)	93.6 (4,647,106)	100.0
給 与	97.2	97.6	96.7	95.6	81.9
給 料	98.4	97.4	95.9	93.7	43.0
手 当 等	95.9	83.6	97.7	97.7	38.9
うち時間外勤務手当	92.6	95.3	96.3	100.1	11.8
報 酬	41.1	47.2	47.3	39.3	1.7
賃 金	43.6	40.1	40.9	41.9	0.5
法 定 福 利 費 等	94.2	97.1	103.0	101.5	16.0
1 人 当 たり 職 員 平 均 給 与 総 職 員	97.1	95.6	95.2	94.4	
	99.4	97.5	97.4	96.9	
退 職 給 付 費 (金 額)	—	(226,892)	(101,771)	(260,001)	(5.3)
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 (金 額)	—	(431,886)	(523,926)	(452,076)	
退 職 給 与 金 (金 額)	582,727	—	—	—	

- (注) 1 人件費には退職関係費用（退職給付費等）を含まない。
 2 法定福利費等は法定福利費と厚生福利費である。
 3 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。
 4 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。
 5 退職給付引当金は平成26年度からの計上であり、その前年度までは退職給与金として支出している。

なお、職員1人当たり（非常勤職員を除く。）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)
24	7,471	48.7
25	7,253	48.4
26	7,140	48.3
27	7,113	47.6
28	7,053	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) 運転 1 km 当たり収支 (全路線・路線別)

運転 1 km 当たりの経常収支 (全路線) は、第 8 表のとおりである。

第 8 表 運 転 1 km 当 たり 収 支

(単位 円)

区 分	28 年度	27 年度	増 △ 減 額	26 年度	25 年度	24 年度	すう 勢 比 率 (24 年 度 = 100)				
							28 年度	27 年度	26 年度	25 年度	
経 常 収 益	乗 車 料 収 入	1,137.91	1,090.08	47.83	1,024.21	1,065.69	1,035.14	109.9	105.3	98.9	103.0
	補 助 金	96.68	117.28	△ 20.60	130.86	180.23	204.25	47.3	57.4	64.1	88.2
	長期前受金戻入	110.57	109.84	0.73	111.85	-	-	-	-	-	-
	そ の 他	87.73	87.58	0.15	86.83	85.69	84.01	104.4	104.2	103.4	102.0
	計	1,432.90	1,404.78	28.12	1,353.75	1,331.61	1,323.41	108.3	106.1	102.3	100.6
経 常 費 用	人 件 費	145.75	142.57	3.18	146.36	155.67	161.40	90.3	88.3	90.7	96.4
	経 費	374.63	360.34	14.29	368.30	361.62	347.59	107.8	103.7	106.0	104.0
	減 価 償 却 費	481.18	454.73	26.45	454.02	393.67	399.89	120.3	113.7	113.5	98.4
	支 払 利 息	166.95	186.83	△ 19.88	204.73	221.91	247.93	67.3	75.4	82.6	89.5
	計	1,168.52	1,144.46	24.06	1,173.42	1,132.87	1,156.81	101.0	98.9	101.4	97.9
差 引 収 支	264.38	260.32	4.06	180.33	198.74	166.60					
営 業 係 数	81.55	81.47	0.08	86.68	85.08	87.41					
運 転 キ ロ (千 km)	33,666	33,816	△ 149	33,729	33,707	33,810	99.6	100.0	99.8	99.7	

(注) 営業係数は、収益100円を得るのに要する費用の金額を表している (営業係数=経常費用/経常収益×100)。

収益は1,432円90銭、費用は1,168円52銭であり、差引収支では264円38銭の利益となっている。前年度と比べると、収益で28円12銭の増加、費用で24円06銭の増加となり、差引収支では4円06銭の好転となっている。これにより、当年度の営業係数は81.55円となり、前年度から0.08円の増加となった。

最近5年間の推移をみると (平成24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、輸送人員の増加により総じて増加傾向にあり、平成24年度に比べ9.9ポイントの増加となっている。

費用については、平成24年度に比べ人件費が9.7ポイント、支払利息が32.7ポイントの減少となる一方、経費が7.8ポイント、減価償却費が20.3ポイントの増加となっている。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る動力費や光熱水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、減価償却費も平成26年度以降大幅に増加となっているが、これは会計基準の変更によるほか、導入した東豊線新型車両の償却が平成27年度より順次加わっていることによるものである。

次に、路線別の運転 1 km 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1,441円77銭、東西線が1,102円98銭、東豊線が2,291円39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937円80銭、東西線が908円35銭、東豊線が2,226円20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。

差引収支をみると、南北線で503円97銭、東西線で194円63銭、東豊線で65円19銭の利益となっており、平成24年度以降全ての路線で利益が計上されている。

次に、営業係数をみると、南北線が65.04円、東西線が82.35円、東豊線が97.16円となっており、全ての路線で収益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246.2%、東西線で232.2%であるのに対して、東豊線では172.7%と他路線に比べ低くなっている。

第9表 路線別運転1km当たり収支

(単位 円)

路線別 区分	南 北 線			東 西 線			東 豊 線		
	28年度	27年度	増△減額	28年度	27年度	増△減額	28年度	27年度	増△減額
経常収益	1,441.77	1,390.04	51.73	1,102.98	1,064.82	38.16	2,291.39	2,318.55	△ 27.16
うち乗車料収入	1,274.04	1,225.53	48.51	951.89	910.82	41.07	1,412.03	1,344.89	67.14
経常費用	937.80	952.59	△ 14.79	908.35	929.22	△ 20.87	2,226.20	2,012.38	213.82
直接費	517.39	517.10	0.29	409.93	396.10	13.83	817.40	760.15	57.25
人件費	142.57	142.45	0.12	107.59	106.89	0.70	251.80	236.20	15.60
経費	374.81	374.65	0.16	302.34	289.21	13.13	565.59	523.95	41.64
資本費	420.41	435.49	△ 15.08	498.42	533.12	△ 34.70	1,408.81	1,252.23	156.58
差引収支	503.97	437.45	66.52	194.63	135.60	59.03	65.19	306.17	△ 240.98
営業係数	65.04	68.53	△ 3.49	82.35	87.27	△ 4.92	97.16	86.79	10.37
運賃箱比率(%)	246.2	237.0	9.2	232.2	229.9	2.3	172.7	176.9	△ 4.2

(注) 営業係数=経常費用/経常収益、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

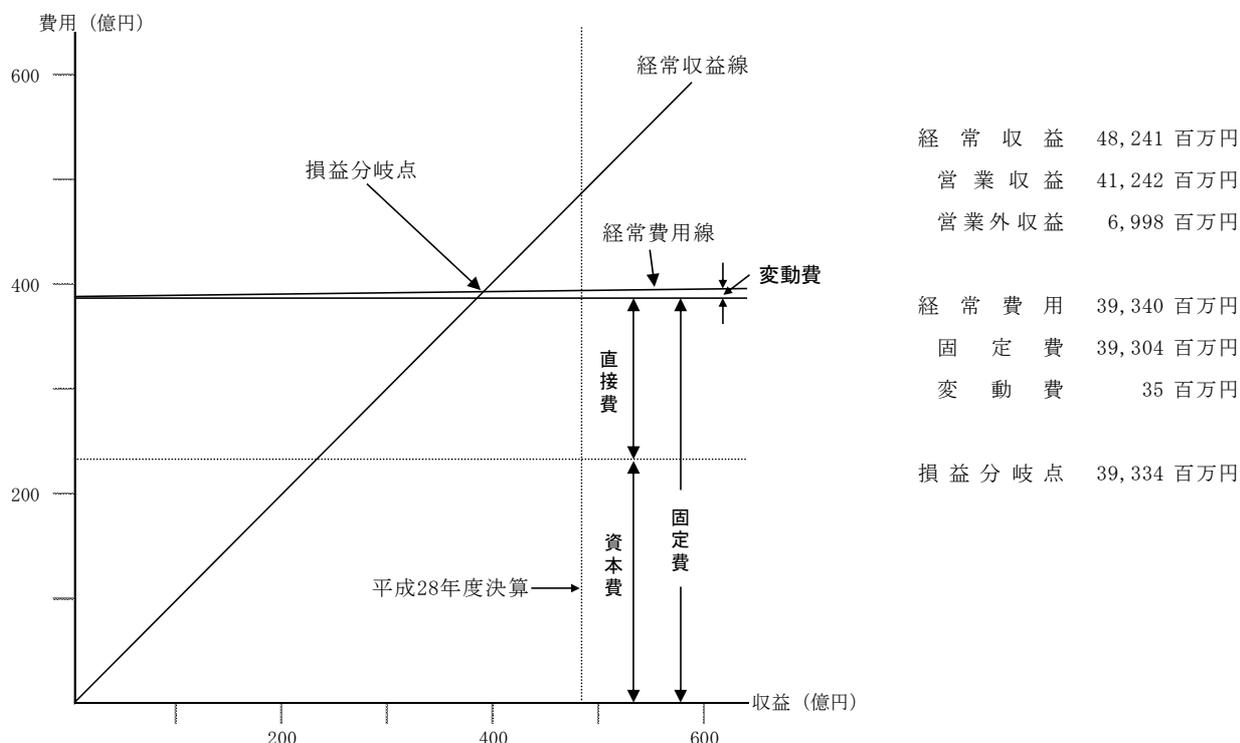
(単位 千円)

路線別 区分	南 北 線 14.3km			東 西 線 20.1km			東 豊 線 13.6km		
	28年度	27年度	増△減額	28年度	27年度	増△減額	28年度	27年度	増△減額
乗車料収入	915,433	882,759	32,674	803,891	771,168	32,723	666,258	642,546	23,712
直接費	371,756	372,472	△ 716	346,192	335,368	10,824	385,684	363,175	22,509
減価償却費	244,720	253,766	△ 9,046	308,762	326,803	△ 18,041	477,515	380,846	96,669
支払利息	57,354	59,921	△ 2,567	112,163	124,578	△ 12,415	187,220	217,430	△ 30,210

(6) 損益分岐点分析

平成28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393億3,400万円と試算され、損益分岐点比率は81.5%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55.5%）構造になっている。

当年度の経常収益は482億4,100万円で、損益分岐点収益額より89億700万円上回っており、良好な状況となっている。

多額の未処理欠損金の解消に向け、今後も経常収益が損益分岐点を上回る状況を継続するためには、引き続き、輸送人員の増加につながる取組などによる収益確保策を推進し、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・販売促進や地下鉄全駅の駅業務等の受託事業のほか、交通問題への市民意識の啓発等、地下鉄駅等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32億円で、前年度より3,000万円増加し、直接費に占める割合は0.7ポイント低下の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483億6,200万円（前年度476億1,700万円）、経常費用は393億4,500万円（同387億9,400万円）となり、90億1,700万円（同88億2,300万円）の経常利益となった。また、直接費は170億9,600万円（同164億700万円）となり、そのうち人件費は76億7,800万円（同77億1,200万円）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については、軌道事業会計からの委託分も含めたものを使用している。

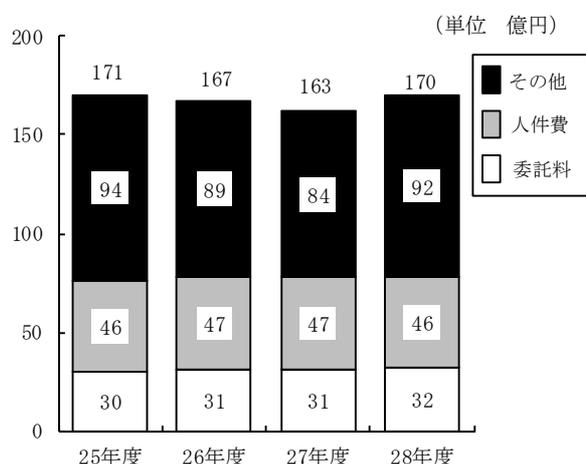
- 第10表、第11表、第3図における注記事項
- 1 第3図における直接費は、経常費用から資本費、固定資産除却費を除いたものである。
 - 2 第3図において、退職関係費用は「その他」に含む。
 - 3 第10表の委託料は軌道事業会計からの費用負担分を除外している。
 - 4 第10表の職員数は高速電車事業会計の所属かつ年度末現在の数値であり、公社職員数は非常勤職員を除く。
 - 5 第11表における公社の公益事業には、受託事業のほか、公益独自事業を含み、統合決算額は、高速電車事業会計からの委託料を相殺している。

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	25年度	26年度	27年度	28年度
委託料	3,052	3,132	3,170	3,200
運輸費	2,570	2,627	2,745	2,763
運輸管理費	482	505	424	436
対24年度比率	102.4	105.0	106.3	107.3
対直接費比率	17.8	18.7	19.4	18.7
局損益職員数	556	573	569	559
うち非常勤職員	21	27	26	20
公社職員数	567	572	564	580
うち派遣職員	8	6	6	5

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	経常費用	うち直接費	人件費	その他
28年度					
高速電車	48,241	39,340	17,091	4,647	12,444
公社					
公益事業	3,213	3,131	3,131	3,024	106
収益事業	108	73	73	6	67
統合決算額	48,362	39,345	17,096	7,678	9,418

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。

第12表 比較要約貸借対照表

(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	28 年 度 末		27 年 度 末	対 前 年 度 比 較		28 年 度 指 数
	金 額	構 成 比	金 額	増 △ 減 額	増△減率	
資 産						
固 定 資 産	345,882,241	97.1	348,815,439	△ 2,933,197	△ 0.8	89.7
流 動 資 産	10,438,858	2.9	11,294,758	△ 855,900	△ 7.6	138.1
資 産 合 計	356,321,100	100.0	360,110,198	△ 3,789,097	△ 1.1	90.6
負 債						
固 定 負 債	276,189,219	77.5	286,397,256	△ 10,208,037	△ 3.6	172.6
う ち 企 業 債	271,390,932	76.2	281,410,604	△ 10,019,671	△ 3.6	169.6
流 動 負 債	33,426,083	9.4	37,151,502	△ 3,725,419	△ 10.0	434.1
う ち 企 業 債	22,689,671	6.4	25,590,979	△ 2,901,307	△ 11.3	-
繰 延 収 益	116,971,938	32.8	118,545,969	△ 1,574,031	△ 1.3	-
う ち 国 庫 補 助 金	34,945,558	9.8	35,538,798	△ 593,239	△ 1.7	-
う ち 他 会 計 補 助 金	70,711,819	19.8	71,926,605	△ 1,214,786	△ 1.7	-
負 債 合 計	426,587,240	119.7	442,094,728	△ 15,507,488	△ 3.5	254.4
資 本						
資 本 金	165,730,105	46.5	162,917,105	2,813,000	1.7	48.7
剰 余 金	△ 235,996,245	△ 66.2	△ 244,901,635	8,905,390	3.6	△ 206.3
資 本 剰 余 金	1,130,890	0.3	1,126,080	4,810	0.4	0.5
利 益 剰 余 金	△ 237,127,135	△ 66.5	△ 246,027,715	8,900,579	3.6	△ 73.9
未 処 分 利 益 剰 余 金	△ 237,127,135	△ 66.5	△ 246,027,715	8,900,579	3.6	△ 73.9
資 本 合 計	△ 70,266,140	△ 19.7	△ 81,984,530	11,718,390	14.3	△ 31.1
負 債 資 本 合 計	356,321,100	100.0	360,110,198	△ 3,789,097	△ 1.1	90.6

- (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 28年度指数は、平成24年度を100とした。ただし、平成24年度の利益剰余金は欠損金のため、剰余金・利益剰余金は、平成24年度を△100とした。
 3 繰延収益など平成26年度から新規計上された科目については、指数を記載していない。

当会計の財政状態の特徴として、①資産における固定資産の割合が97.1%と極めて高いこと、②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82.5%にもものぼること、③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3,563億2,110万円で、前年度末より37億8,909万円(1.1%)減少している。

なお、平成24年度との比較を示す28年度指数において大きく変動している科目がいくつかみられるが、その大半は平成26年度に行われた会計基準の変更による影響を受けているものである。

ア 資 産

固定資産は3,458億8,224万円〈資産合計に対する構成比率97.1%〉で、前年度から29億3,319万円（0.8%）の減少となっている。

流動資産は104億3,885万円〈同2.9%〉で、前年度から8億5,590万円（7.6%）減少している。これは、主に預金が減少したことによる。

イ 負 債

負債総額は4,265億8,724万円〈負債資本合計に対する構成比率119.7%〉で、前年度から155億748万円（3.5%）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100億1,967万円（3.6%）減の2,713億9,093万円、流動負債として前年度から29億130万円（11.3%）減の226億8,967万円となっている。

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15億7,403万円（1.3%）減の1,169億7,193万円となっている。

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702億6,614万円〈同マイナス19.7%〉で、前年度から117億1,839万円（14.3%）改善されている。

（資 本 金）

資本金は1,657億3,010万円〈同46.5%〉で、一般会計からの出資金の繰入れにより28億1,300万円（1.7%）増加している。

（剰 余 金）

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2,359億9,624万円〈同マイナス66.2%〉で、前年度から89億539万円（3.6%）改善されている。

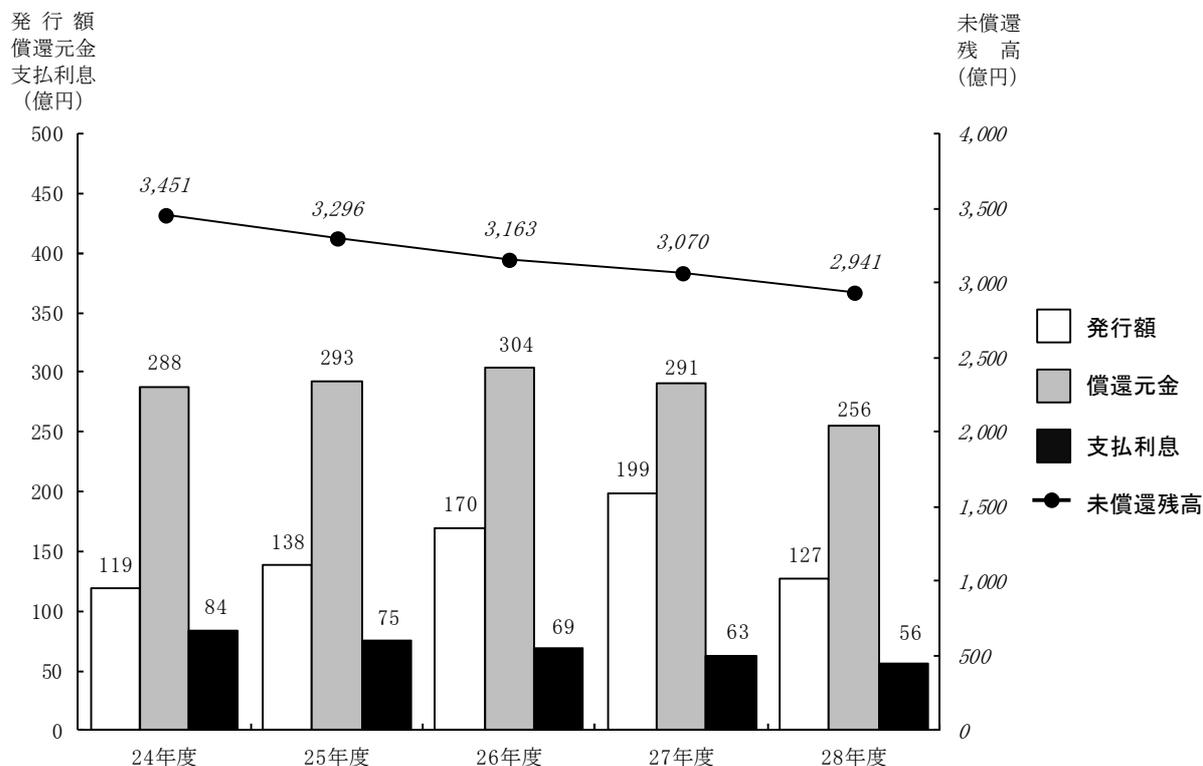
このうち、資本剰余金は11億3,089万円で、主に土地などの非償却資産取得に係る補助金、負担金等が計上されており、前年度に比べ481万円（0.4%）の増加となっている。

また、当年度末の未処理欠損金は、前年度から89億57万円改善し、2,371億2,713万円となった。

(2) 企業債

建設改良事業は、その財源の多くを企業債に依存しており、その発行、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 %)				
	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
企業債償還額 対 減価償却費比率	212.7	220.6	198.4	189.5	158.0
企業債償還額 対 償還財源比率	150.1	146.6	172.4	142.4	119.7
企業債元利償還額 対 営業収益比率	98.2	94.8	99.5	89.1	75.6

※ 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126億7,000万円で、前年度に比べ72億200万円減少した。これは、建設債及び資本費平準化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	102億1,000万円 (△34億6,200万円)	
・ 特例債	14億6,000万円 (△1億5,800万円)	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
・ 資本費 平準化債	— (△26億8,200万円)	建設債の元金償還期間（おおむね25年）と固定資産の平均減価償却期間（おおむね45年）との差により構造的に発生している資金不足を補うために発行した企業債
・ 資本費負担 緩和分企業債	10億円 (△9億円)	資本費平準化債を発行してもなお資金不足が増加する場合に発行が認められた企業債

(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2,940億8,060万円で、前年度より129億2,097万円減少している。うち建設債は1,565億3,842万円で28億5,985万円の減、特例債は126億6,564万円で14億2,528万円の減、資本費平準化債は457億9,117万円で35億8,282万円の減、資本費負担緩和分企業債は790億8,535万円で50億5,301万円の減となっている。

当年度の元金償還額は255億9,097万円で、前年度より35億4,642万円減少している。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158.0%（前年度189.5%）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311億9,206万円で、前年度に比べ42億2,683万円の減となった。

企業債元利償還額対営業収益比率は、当年度における企業債元利償還額の減少に伴い、前年度から13.5ポイント好転して75.6%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224億4,895万円の資金剰余、資本的収支で234億8,451万円の資金不足を生じ、全体では10億3,556万円の資金不足となった。これを補填するために、資本費負担緩和分企業債10億円を発行した結果、当年度分として総体で3,556万円の単年度資金不足となっている。

この結果、当年度末の運転資金残高は、前年度末から3,556万円減少し2,783万円となった。

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	16,199,843
		長期前受金戻入	△ 3,722,644
		固定資産除却費	428,015
		引当金計上額	564,712
		引当金取崩額	△ 762,785
		当年度収益的収支差引額	9,741,814
収益的収支の資金剰余	22,448,955		
建設改良費	14,680,615	企業債	11,670,000
企業債償還金	25,590,979	出資金	2,813,000
国庫補助金返還金	171	国庫補助金	366,679
		他会計補助金	1,099,506
		負担金	579,605
		基金繰入金	258,454
		資本的収支の資金不足	23,484,519
		資本費負担緩和分企業債	1,000,000
		運転資金の不足(当年度分)	35,564
運転資金の剰余(前年度末)	63,398		
運転資金の剰余(当年度末)	27,834		

(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	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	備 考
流 動 比 率	98.1	101.9	30.0	30.4	31.2	$\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}}$
固 定 長 期 適 合 率	100.0	99.9	109.2	108.0	107.1	$\frac{\text{固定資産}}{\text{自己資本}+\text{固定負債}+\text{繰延収益}}$
自 己 資 本 構 成 比 率	10.3	13.4	7.3	10.2	13.1	$\frac{\text{自己資本}+\text{繰延収益}}{\text{総資本}}$
借 入 金 比 率	87.7	83.9	87.6	85.3	82.5	$\frac{\text{総借入金}}{\text{総資本}}$

- (注) 1 自己資本=自己資本金+剰余金
 2 固定負債=(25年度まで)固定負債+借入資本金
 3 総資本=資本+負債
 4 総借入金=企業債+長期借入金+一時借入金

平成26年度に会計基準の変更が行われたことから、平成25年度までの指標と平成26年度以降の指標とを単純に比較することはできない。

短期的な支払能力を示す流動比率は、預金などの資産が減少したものの、企業債などの負債が減少したため、前年度から0.8ポイント好転し31.2%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0.9ポイント改善し107.1%となったが、依然として一般的な財務の安全性の目安である100%以下を超過している。

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2.9ポイント上昇し13.1%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2.8ポイント改善し82.5%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32億5,489万円、資本的収入に出資金として28億1,300万円、補助金として10億9,950万円がそれぞれ繰り入れられ、総額は71億6,740万円となっている。収益的収入への繰入率（経常収益に占める割合）は前年度に比べ1.6ポイント低下し、6.7%となっている。

このほか、札幌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24億3,454万円を営業収益（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		28年度	27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	143,306	155,541	△ 12,235	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	2,885,285	3,545,519	△ 660,233	-1 出資金	
		特例債利子分 B-2	65,164	100,331	△ 35,167	-2 補助金	
		その他分 C-1	161,137	164,624	△ 3,486	<収益的収入>	
	収益的収入計 (繰入率)	3,254,893 (6.7%)	3,966,016 (8.3%)	△ 711,122 (△ 1.6%)	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 防災・安全対策分 耐震補強工事分 大規模改良工事分	(143,306千円) (507,359千円) (236,130千円) (153,603千円) (202,412千円)	
資本的 収入	出資金 法18	地下鉄整備事業費分 A-1	2,813,000	3,586,000	△ 773,000	B 特例債元利償還金の補助	
		地下鉄整備事業費分 A-2	1,099,506	965,346	134,160	-1 元金分	
	補助金 法17の3	その他分 C-2	0	88,921	△ 88,921	-2 利子分	
		計	1,099,506	1,054,267	45,238	C その他の補助 <収益的収入>	-1 児童手当の給付に要する所要額 基礎年金拠出金に係る公的負担に 要する所要額
資本的収入計		3,912,506	4,640,267	△ 727,761			
合 計		7,167,400	8,606,283	△ 1,438,883			
参考	各種乗車料金軽減措置分（運輸収益）		2,434,541	2,395,078	39,463		
	うち敬老優待乗車証制度負担金		1,935,065	1,917,455	17,610		

(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、大阪市、東京都、名古屋市、横浜市に次ぐ全国5番目の路線規模となっている。

当年度の決算をみると、純利益及び経常利益ともに、前年度に比べ9,760万円（1.1%）増加の89億57万円となっている。また、最近5年間の推移をみても、両利益とも総じて増加傾向にあることから、収支は好転しているといえる。好転の主な要因としては、収益の面では乗車料収入が堅調に増加していること、費用の面では人件費の抑制に加え、企業債の元金償還が進んだことにより支払利息が減少していることが大きい。

一方、運転資金の面では、収益的収支と資本的収支を合わせた全体で10億3,556万円の資金不足となった。その補填として当会計の場合、資本費負担緩和分企業債の発行が認められているため、当年度は当該企業債を10億円（前年度19億円）発行し当年度末2,783万円の資金残高としたものの、依然として資本費負担緩和分企業債を発行せざるを得ない状況が続いている。

交通局では、安全で確実な輸送サービスや人口構造・社会環境の変化等を踏まえた時代に合った利用者サービス等への対応を、限られた経営資源の中で計画的に行っていくため、平成26年6月に「札幌市交通事業経営計画（計画期間：平成26～30年度）」を策定し、この中で「安全の確保」や「経営力の強化」などの4つの経営方針のもと、その具体的な取組として平成30年度までの取組目標などを掲げている。

経営計画3年度目となる当年度は、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60万人」に対し、当年度は619,945人と前年度に続いて目標を上回り、乗車料収入も増加を続けている。加えて経費節減効果も重なり、経常収支は経営計画以上の成果を続けている。また、懸案の企業債未償還残高も、当年度末で2,940億8,060万円と、平成30年度末までの企業債残高2,800億円未満の目標に向け着実に減少させているところでもある。

しかしながら、本市の人口推移を踏まえた推計から、乗車料収入については今後大きな伸びが期待できず、また、経営環境の変化に伴う経費（動力費、委託料等）増大が懸念される中、今後増大が見込まれる施設や設備の老朽化対策事業などを踏まえると、資金的に厳しい状況に変わりがないところである。そのため、こうした事業の財源として企業債が大きな役割を占めていくと思われるが、そ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、企業債残高を極力少なくしていくことが重要と考える。

地下鉄は、公共交通ネットワークの中核であるのみならず、世界的にも珍しい雪の多い大都市である本市の市民生活を支える基盤であり、都市機能を維持し都市の魅力を高めるなどまちづくりにも重要な役割を担っている。これらの使命を果たしていくためにも、安定した事業経営が不可欠であり、経営計画に基づき、今後も気を緩めることなく営業努力や業務効率化を積み重ね、強固な経営基盤の確立に努められることを期待する。