

(4) 施設や設備の老朽化

- 札幌市の地下鉄は、急成長する都市機能や昭和47年(1972年)札幌冬季オリンピックの旅客輸送に対応するため、昭和46年(1971年)12月に南北線(北24条～真駒内間)を開業し、その後東西線、東豊線を順次開業してきました。南北線はまもなく開業50年を迎えようとしているなど、施設や設備の老朽化が進んでいます。

路面電車については、大正7年(1918年)に開業(当時は札幌電気軌道株式会社による民営)して以来、平成30年(2018年)8月12日で100周年を迎えました。これまでに、必要最小限の改修等を行ってきましたが、バリアフリー対応の低床車両導入をはじめとする施設・設備の機能強化を進める一方で、電車事業所(事務所棟)等の老朽化施設の更新にも多額の費用が見込まれ、計画的に対応していく必要があります。

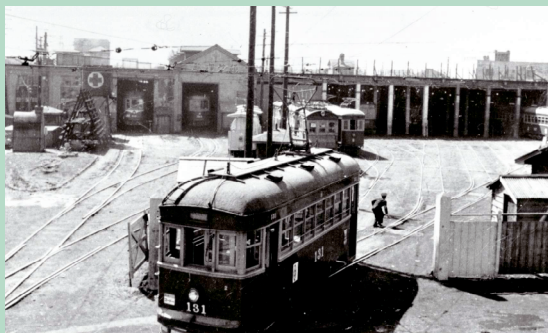
地下鉄事業



昭和46年12月16日、地下鉄(南北線)開業



東豊線延長部開業に伴う発車式



昭和28年頃の路面電車と電車車庫



大量輸送に貢献した連接電車A830形

路面電車事業

札幌市交通局イメージCM ～安全篇～



4 地下鉄事業の現状

(1) これまでの主な取組

1 安全性向上・サービスアップ等の取組

- 可動式ホーム柵の設置(2005～2016)
 - ➡全駅に設置完了
[南北線:67.3億円、東西線:47.4億円、東豊線:35.5億円]
- 防火戸の設置による火災対策(2007～2019(予定))
 - ➡国土交通省通達「新火災対策基準」未適合施設39駅において設置完了
[南北線:1.7億円、東西線:10.2億円、東豊線:8.1億円]
- 高架駅の耐震化による地震対策(2010～2020(予定))
 - ➡南北線高架駅の耐震改修工事を順次実施
[南平岸駅:9.5億円、自衛隊前駅:19.3億円、澄川駅:11.8億円]
- バリアフリー化(2004～2010)
 - ➡交通バリアフリー法、札幌市交通バリアフリー基本構想に基づき、「移動円滑化整備ガイドライン」を基本とする整備計画を策定し、地下鉄駅構内における移動の円滑化を実現
[視覚障がい者誘導ブロック、車いす対応身障者トイレ整備等:14.2億円]
- 改札機のICカード対応(2008～2017)
 - ➡2017年度末で、すべての改札機でICカードの利用が可能
[改修費用:42.6億円]
- 照明設備のLED化(2013～)
 - ➡設備の老朽化が著しい南北線、東豊線について順次改修を実施
[南北線:1.8億円、東豊線:2.5億円]

2 経営効率化の取組

- 東豊線ワンマン運転開始(2017.4)
 - ➡2017年度から全線でワンマン運転化した結果、職員数をワンマン運転開始前の2008年度と比べ121名削減(東西線は2009年4月、南北線は2013年4月に実施)
- 駅業務の委託化(2000～2008)
 - ➡2008年4月に全駅の委託化が完了。職員数を540名削減

3 利用促進の取組

- ホリデーテーリング(1992～)
 - 【2017年度乗車人員効果 19,040人】
イベント期間中の土日祝・小学校の夏休み期間中の平日に、小学生を対象に市内公共施設等をめぐるスタンプラリーを実施
- プロスポーツチームとの連携
 - ・北海道日本ハムファイターズとのスポンサー契約(2010～)
冠試合実施(1試合)【2017年度来場者 23,013人】
東豊線ラッピング車両「ファイターズ号」運行

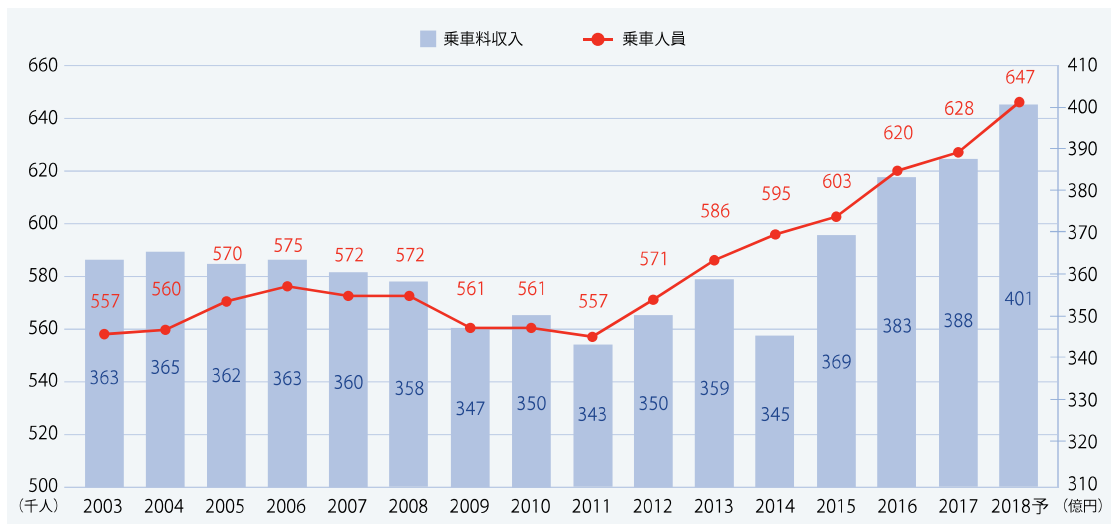
- ・北海道コンサドーレ札幌とのクラブパートナー契約(1998～)
広告枠の交換による相互PR
- ・レバンガ北海道とのオフィシャルサプライヤー契約(2013～)
冠試合実施(1試合)【2017年度来場者 3,265人】
広告枠の交換による相互PR
- 札幌市営地下鉄ポケモンスタンプラリー(2013～)
【2017年度乗車人員効果 77,392人】
小学生以下の子どもを対象に地下鉄駅及びポケモンセンターサッポロを結ぶスタンプラリーを実施
- 駅の個性化プロジェクト
駅を地域イベントや沿線施設との連携及び地域情報の発信拠点として活用し、憩いやにぎわいのある空間の創出を目的としてスタート。琴似駅では、ジャズライブの開催、バスセンター前駅では、札幌大通地下ギャラリー500m美術館を設置する等、各駅で様々な企画を実施
- 札幌市交通局イメージCM製作
安全篇・働く人篇・憧れ篇・市電篇の4パターンを作成し、大通駅デジタルサイネージ*で放映する等、幅広い世代へ市営交通の魅力をアピールし、愛着を持ってご利用いただけるよう、イメージアップに向けた取組を実施

(2) 財政運営の状況

1 収入の状況

- 乗車人員(1日当たり)
2008年頃からは、リーマンショックや新型インフルエンザの流行などの一時的な影響により減少し、2011年度には557千人まで落ち込みましたが、その後は増加傾向にあり、2017年度決算では、628千人となっています。
- 乗車料収入(年間)
乗車人員同様に、2011年度に343億円まで落ち込んだものの、その後は回復し、2017年度決算では、388億円となりました。

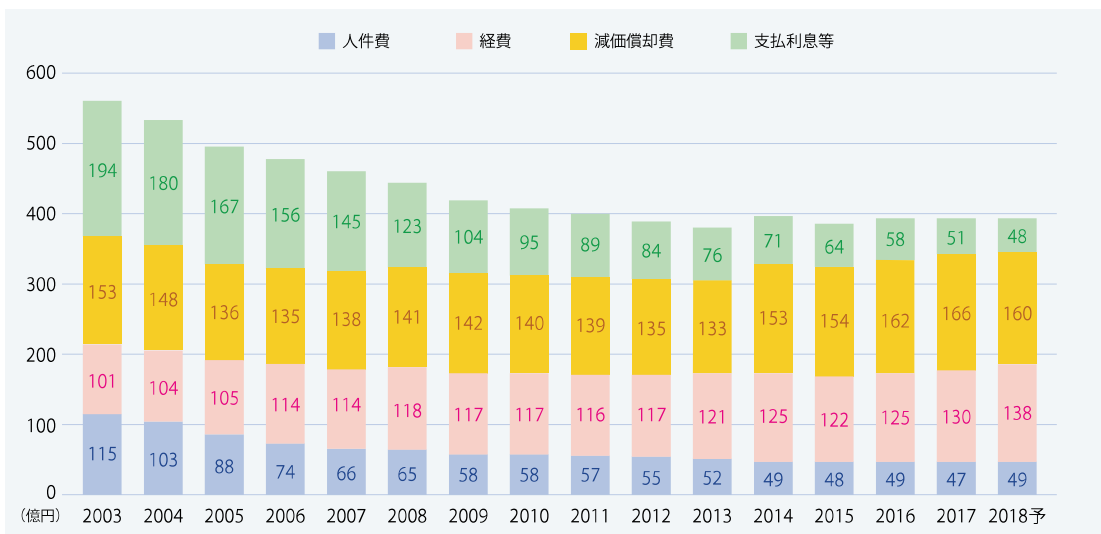
【乗車人員(1日当たり)と乗車料収入(年間)の推移】



2 支出の状況

- 職員人件費
駅業務の委託化やワンマン運転化等により抑制してきており、近年は横ばいで推移しています。
- 経費
施設の老朽化による修繕費の増加や電気料金の値上げ、労務単価の上昇等の影響により、2015年度以降は増加傾向となっています。
支払利息は、近年の低利率傾向や企業債残高の縮減に伴い、減少しています。

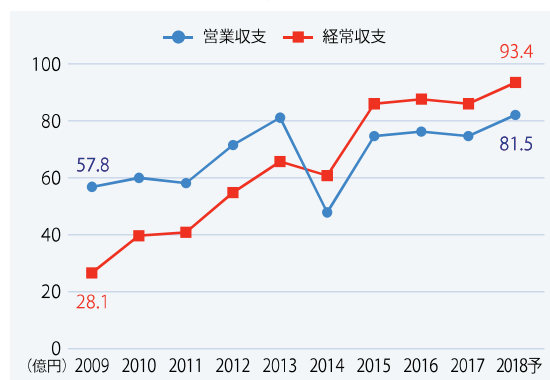
【経常支出の推移】



3 経営の状況

- 経常収支*
2006年度以降、黒字を維持しており、近年の乗車料収入の増加により黒字額も増加しています。
営業収支*が2014年度に大きく落ち込んでいるのは、ウィズユーザーカードの販売終了に伴い、過年度販売分のウィズユーザーカードが利用され、乗車料収入が減少したためです。

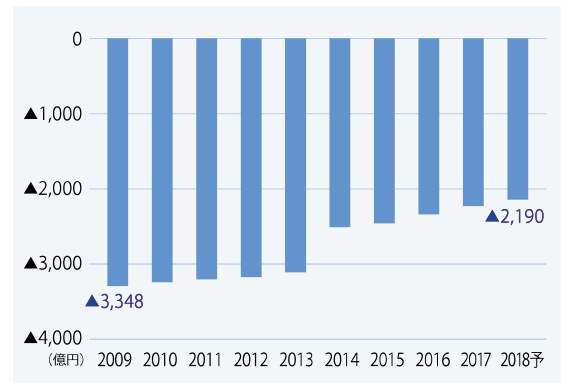
【営業収支と経常収支の推移】



● 累積欠損金*

乗車料収入の増加や人件費の抑制、企業債利息の減少等により縮減しているものの、依然として2,190億円(2018年度末の見込み額)の累積欠損金が残っています。効率的な経営により経常黒字を安定的に維持し、今後も着実に縮減していく必要があります。

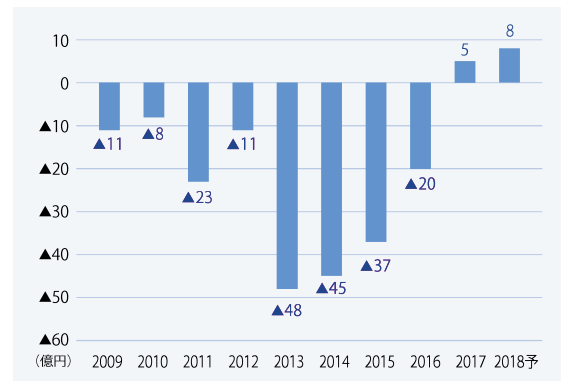
【累積欠損金の推移】



● 資金状況

資本費負担緩和分企業債(緩和債)*の発行により資金不足を回避してきましたが、経営状況が改善してきたことにより、2017年度以降は発行していません。再び緩和債に頼ることなく、資金を確保し安定経営を行っていく必要があります。

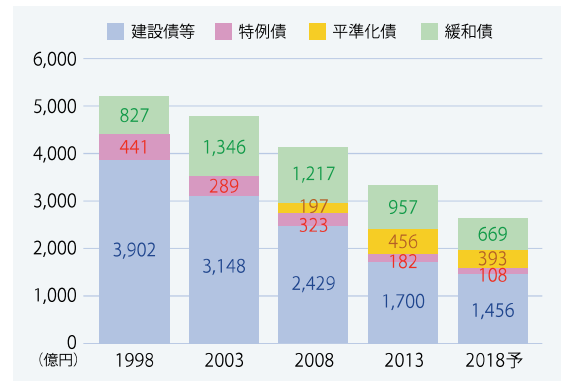
【緩和債発行前の資金過不足額の推移】



4 企業債の状況

1998年度のピーク時に5,170億円あった企業債残高は、計画的な借入や償還の実施により、2018年度末には2,626億円まで縮減する見込みです。

【企業債残高の推移】

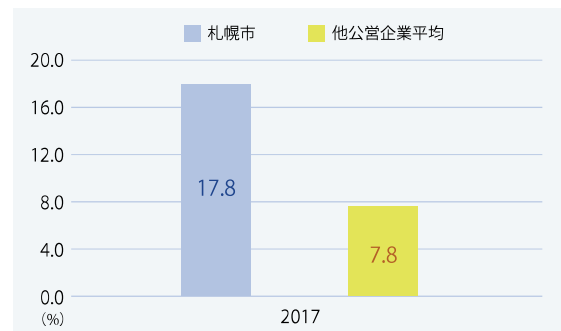


(3) 経営分析

1 営業利益率*

人件費などの削減により、他公営企業平均と比較しても、営業利益率は高い水準となっています。他公営企業の平均7.8%(2017年度)に対して、札幌市は17.8%となっており、経営効率化の取組の成果が表れていると考えられます。

【営業利益率の他公営企業との比較】

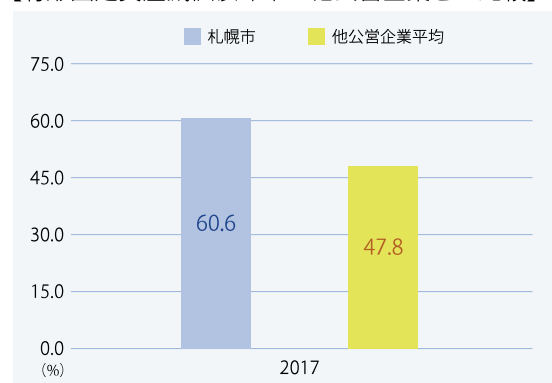


2 施設の老朽化状況

●有形固定資産減価償却率

有形固定資産（施設、設備）の取得額に対し、減価償却費累計額が占める割合のことで、老朽化率に相当すると捉えることができます。経営改善に向けて設備投資を必要最低限に抑制してきた結果、他公営企業平均よりも老朽化が進行している状況です。老朽化の程度に応じて、改修・更新を急ぐ必要があります。

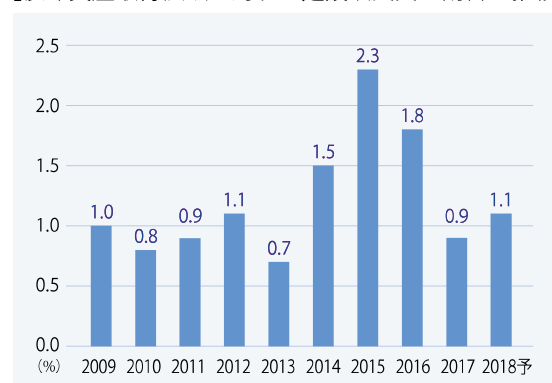
【有形固定資産減価償却率の他公営企業との比較】



●償却資産取得価額（累計額）※に対する建設改良費の割合

これまで必要最低限に抑制してきた設備投資額は、償却資産取得価額（累計額）に対し毎年1%前後にとどまります。これは、すべての償却資産の更新に約100年を要する計算で、施設の安全性を保つため、設備投資はある程度の増額が必要と考えられます。なお、2014年度以降の増加は、主に東豊線のホーム柵の設置や同9000形車両導入によるものです。

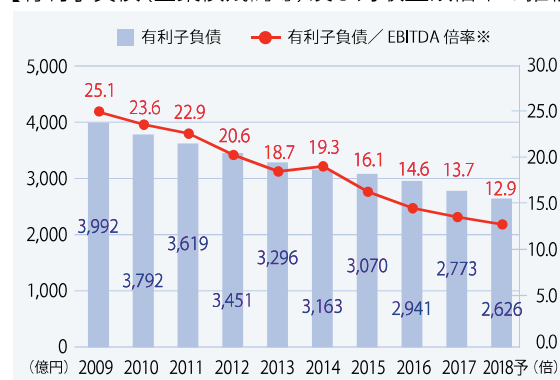
【償却資産取得価額に対する建設改良費の割合の推移】



3 企業債残高

計画的な借入・償還により減少傾向にあります。有利子負債（企業債残高等）の利益額に対する倍率を、他公営企業（2015年度平均22.0倍）と比較した場合にも、財務状況は良好である一方、今後は老朽更新に係る企業債発行額の増加が見込まれるため、残高の抑制に留意していく必要があります。

【有利子負債（企業債残高等）及び対収益額倍率の推移】



4 分析結果の総括

- 2009年度から2017年度にかけて、乗車料収入の増加などによって営業利益が約17億円増加しています。また、営業外収益が一般会計補助金の縮減等により約10億円減少したものの、低金利傾向と企業債残高の縮減による企業債利息の減少によって営業外費用も約54億円減少しており、収支構造は改善の傾向にあります。
- 地下鉄事業は、大規模な施設や設備、多くの人員が必要な事業であり、一般的な企業と比較すると、固定費比率が大きくなる傾向があります。駅業務の委託化やワンマン運転化等により経営の効率化を図ってきましたが、今後さらなる経費の節減は難しいと考えられます。
- 引き続き安全運行を確保するため、老朽化が進む施設、設備の改修、更新が必要となっており、設備投資の増額や減価償却費の増大が見込まれるため、計画的に投資を行い財務面の健全性を保つ必要があります。

(4) 事業運営上の課題

1 少子高齢化、人口減少による乗車料収入の減少

近年、乗車人員の増加に伴い乗車料収入は増加していますが、少子高齢化や人口減少により、長期的には減少していくことが想定されます。今後は、地下鉄の利用者の低い高齢者層へ向けた利用促進策や乗車料収入を補填する附帯収入を確保する取組が必要となります。

2 施設の老朽化対策

各線ともに開業から長期間が経過しており、施設の老朽化が進んでいます。既に耐用年数の短い設備は計画的に更新を実施していますが、今後は車両基地などの大規模施設や土木構造物(ずい道)、走行路面といったインフラ*施設も計画的に改修を行っていく必要があります。

3 職員の技術継承、人材育成

安全運行を確実なものとし、市民の足を今後も守っていくため、担い手である職員の技術継承が交通事業者の最も重要な責務の一つです。

運輸部門・技術部門ともに、職員の高齢化が進んでいます。現場経験のあるベテラン職員の知識や技術を確実に引き継げるよう、計画的に人材を育成していく必要があります。

4 増加する訪日外国人旅行者への対応

近隣諸国を中心に海外から札幌市を訪れる外国人旅行者が年々増加しています。国際観光都市として、案内表示の多言語化やトイレの洋式化等、外国人旅行者が安心して公共交通を利用できる環境整備を進めていく必要があります。