

# 軌道整備事業会計

## 1 上下分離の導入について

軌道事業では経営の効率化や安全管理体制の維持・継続などを図るため、令和2年度から旅客運送主体と施設・車両の保有整備主体を分離する、いわゆる「上下分離」の導入を開始した。これにより、施設・車両の保有整備は交通局が、旅客運送・運行管理や施設・車両の維持管理は運送事業者が担い、交通局は、施設使用料を運送事業者から得て保有整備事業を行うことになった。

したがって、運送事業者の業務実績となる乗車料収入、走行キロ数及び輸送人員等に基づく収益性分析及び人件費分析については、これを実施しない。

ただし、上下分離に伴い、軌道事業全体としての収支を見る必要があるため、出資団体との統合分析という観点ではなく、上下事業者を統合した分析を行う（4 経営成績 (6)一般財団法人札幌市交通事業振興公社との上下決算統合分析参照）。

## 2 業務の実績

軌道整備事業会計の令和2年度における営業キロ数は前年度と同じ8.905kmである。在籍車両数は合計37両で、前年度と比べると1両の増加となっている。これは、新車両が2両導入された一方で老朽車両を1両廃車としたことによるものである。また、平均車齢は44年6月となっている。

## 3 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12億6,000万円に対して決算額14億1,801万円（執行率112.5%）であり、1億5,801万円の増となっている。主な内訳をみると、予算に比べ営業収益は、施設使用料収入が補正予算で見込んだ減額後の金額より増加したことなどにより1億4,296万円（26.6%）の増となり、営業外収益は、長期前受金戻入の増加などにより874万円（1.3%）の増となっている。

収益的支出は、予算現額15億9,100万円に対して決算額14億9,129万円（執行率93.7%）であり、不用額は9,970万円となっており、その主なものは負担金である。

### (2) 資本的収入及び支出

資本的収入は、予算現額26億1,000万円に対して決算額15億3,338万円（執行率58.8%）で10億7,661万円の減となっている。これは、国の補正予算に伴い、街路拡幅関連事業等を令和3年度から令和2年度へ前倒し（補正）したが、年度内執行が困難であったため、翌年度へ繰越したことが主な要因である。

資本的支出は、予算現額26億9,900万円に対して決算額16億3,661万円（執行率60.6%）であり、8億6,600万円を翌年度へ繰り越し、不用額は1億9,638万円となっている。

建設改良費の執行額は14億7,027万円で、主な内訳は次のとおりである。

・路面電車1100形低床車両（4次車）製造	3億1,800万円
・路面電車1100形低床車両（3次車）製造	2億1,660万円
・路面電車山鼻線ほか2線軌道改良工事	2億 432万円
・路面電車電力管理システム設置工事	1億4,595万円
・静修学園前停留場改修工事	9,387万円
・路面電車山鼻西線制振軌道化工事	8,334万円

資本的収入額が資本的支出額に不足する額1億323万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額1,088万円と過年度分損益勘定留保資金9,235万円で補填されている。

#### 4 経営成績

##### (1) 概況

損益の状況は、第1表のとおりである。

当年度は、総収益が13億5,623万円、総費用は14億4,039万円で、差引き8,416万円の純損失となり、前年度の純損失7,489万円に比べると926万円悪化している。

経常損益でみると、経常収益13億192万円、経常費用14億4,039万円で、差引き1億3,846万円の経常損失となっており、前年度の経常損失6,691万円に比べると、7,155万円悪化した。

経常収益率は、前年度より6.2ポイント低下し、90.4%となっている。これは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、運送事業者の収入が大幅に減少したことを理由として、同事業者に対して施設使用料を減免したことによる営業収益の減少が主な要因である。なお、施設使用料は軌道整備事業に係る経費（維持管理費、人件費、企業債元利償還金等）から一般会計補助金等を控除した額を運送事業者から徴収するもので、乗車料収入とは連動していない。

特別利益について、当年度は退職給付引当金の取崩しに伴う不用額5,430万円が計上されている。

当年度末の未処理欠損金については、当年度の純損失である8,416万円を計上した結果、前年度末の4億8,420万円から5億6,837万円に増加し、未処理欠損金比率は、前年度から56.1ポイント悪化して91.7%となっている。

## 第1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  (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				
28	1,721,934	100.0	1,790,323	100.0	△ 68,388	96.2	△ 430,526	33.6
29	1,885,156	109.5	1,869,057	104.4	16,098	100.9	△ 414,427	28.9
30	1,877,460	109.0	1,872,344	104.6	5,116	100.3	△ 409,310	28.8
元	( 1,893,750 )	( 110.0 )	( 1,960,660 )	( 109.5 )	( △ 66,910 )	( 96.6 )	△ 484,208	35.6
	1,895,762	110.1	1,970,661	110.1	△ 74,898	96.2		
2	( 1,301,925 )	( 75.6 )			( △ 138,469 )	( 90.4 )	△ 568,373	91.7
	1,356,231	78.8	1,440,395	80.5	△ 84,164	94.2		

(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・経常費用の内訳は、第2表及び第1図のとおりである。前年度に比べて、収益は5億9,182万円(31.3%)減少したのに対し、費用が5億2,026万円(26.5%)の減少にとどまったことから、経常損失は7,155万円増加し、1億3,846万円となった。

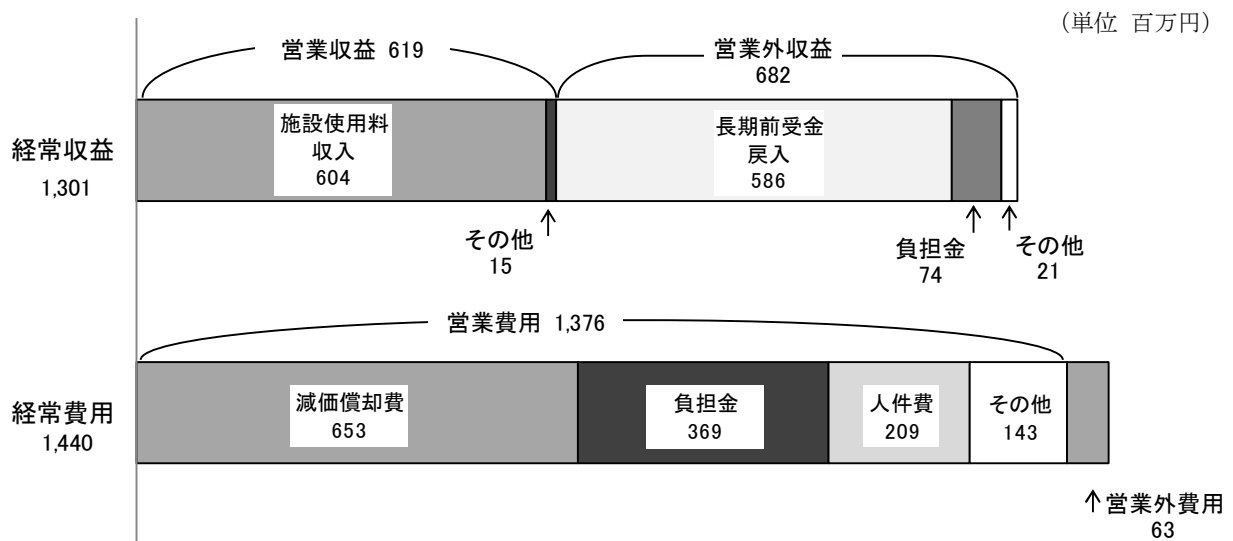
## 第2表 経常収益・経常費用の内訳

(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	2 年 度		元 年 度		対 前 年 度 比 較		す う 勢 比 率 (28 年 度 = 100)			
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 減 額	増 減 率	2 年 度	元 年 度	30 年 度	29 年 度
<b>【 経 常 収 益 】</b>										
施設使用料収入	604,393	46.4	-	-	604,393	-	-	-	-	-
乗車料収入	-	-	1,302,827	68.8	△ 1,302,827	-	-	107.0	112.1	113.1
一般会計補助金	12,630	1.0	89,148	4.7	△ 76,518	△ 85.8	20.9	147.2	104.5	103.5
他会計負担金	74,000	5.7	-	-	74,000	-	-	-	-	-
広告料	3,812	0.3	46,205	2.4	△ 42,393	△ 91.7	7.8	94.0	95.6	94.6
長期前受金戻入	586,577	45.1	430,342	22.7	156,235	36.3	154.9	113.6	101.0	99.4
その他	20,511	1.6	25,226	1.3	△ 4,714	△ 18.7	127.2	156.4	124.8	143.0
再営業収益	619,892	47.6	1,362,023	71.9	△ 742,131	△ 54.5	48.4	106.4	111.3	112.2
計営業外収益	682,033	52.4	531,726	28.1	150,307	28.3	154.2	120.2	102.6	101.7
計	1,301,925	100.0	1,893,750	100.0	△ 591,824	△ 31.3	75.6	110.0	109.0	109.5
<b>【 経 常 費 用 】</b>										
人件費	209,555	14.5	661,301	33.7	△ 451,746	△ 68.3	28.8	91.0	99.8	106.5
動力費	-	-	56,624	2.9	△ 56,624	-	-	99.8	100.1	91.3
修繕費	-	-	301,614	15.4	△ 301,614	-	-	120.5	123.7	109.9
委託料	2,764	0.2	88,021	4.5	△ 85,256	△ 96.9	3.6	114.7	83.7	84.7
減価償却費	653,600	45.4	622,231	31.7	31,369	5.0	124.5	118.5	103.9	99.6
支払利息	7,743	0.5	8,499	0.4	△ 755	△ 8.9	69.5	76.3	81.1	87.4
負担金	369,888	25.7	52,399	2.7	317,489	605.9	3412.8	483.5	19.5	13.5
その他	196,842	13.7	169,968	8.7	26,874	15.8	148.2	128.0	120.8	127.4
再営業費用	1,376,838	95.6	1,940,648	99.0	△ 563,810	△ 29.1	77.7	109.6	104.6	104.5
計営業外費用	63,557	4.4	20,011	1.0	43,545	217.6	334.7	105.4	99.2	92.6
計	1,440,395	100.0	1,960,660	100.0	△ 520,264	△ 26.5	80.5	109.5	104.6	104.4
経常損益	△ 138,469	-	△ 66,910	-	△ 71,559	106.9	△ 202.5	△ 97.8	7.5	23.5

(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。

## 第1図 令和2年度経常収益・経常費用の構成



### 【経常収益】

経常収益は13億192万円で、前年度に比べ5億9,182万円（31.3%）減少した。

これまで営業収益の大半を占めていた乗車料収入に代わって、施設使用料収入が計上されており、営業収益は7億4,213万円（54.5%）減の6億1,989万円となっている。

### 【経常費用】

経常費用は14億4,039万円で、前年度に比べ5億2,026万円（26.5%）減少した。前年度と比較すると、上下分離により、今まで計上されていた委託料の大半が減少したため8,525万円（96.9%）、人件費が延べ支給人員の減少に伴い4億5,174万円（68.3%）減少した。また、上下分離により、動力費及び修繕費は皆減している。なお、施設・車両の修繕は本来保有主体である交通局が実施するものであるが、運送業務と維持管理業務を一元的に実施することが効率的であるため、運送事業者が維持管理に係る修繕を行い、交通局が費用を負担する形をとっており、軌道整備事業会計において、負担金で計上している。また、減価償却費が近年の建設改良事業の増加に伴い3,136万円（5.0%）増加している。

### (3) 収益性分析

利益率及び経常費用対営業収益率は、第3表のとおりである。なお、上下分離により、当年度から乗車料収入に代わって、施設使用料収入を計上した。

経常利益率は、当年度マイナス10.6%となり、前年度に比べ7.1ポイント低下した。営業利益率は、マイナス122.1%となり、前年度に比べ79.6ポイント低下した。

経常費用対営業収益率をみると、各年度とも100%を超えている。当年度は前年度を88.4ポイント上回る232.4%となっている。

**第3表 利益率及び経常費用対営業収益率**

		(単位 %)				
項	目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
経	常	△ 4.0	0.9	0.3	△ 3.5	△ 10.6
利	益					
率						
営	業	△ 38.4	△ 29.0	△ 30.2	△ 42.5	△ 122.1
利	益					
率						
経	常	139.9	130.2	131.5	144.0	232.4
費	用					
対	営					
業	収					
益	益					
率						
人	件	56.8	53.9	50.9	48.6	33.8
費						
(	対	(59.7)	(56.2)	(53.1)	(50.8)	-
乗	車					
料	収					
入	入					
)						
(	対	-	-	-	-	(34.6)
施	設					
使	用					
料	収					
入	入					
)						
減	価	41.0	36.4	38.3	45.7	105.4
償	却					
費						
支	払	0.9	0.7	0.6	0.6	1.2
利	息					
そ	の	41.2	39.2	41.7	49.1	91.9
他	経					
費						

(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

#### (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4表のとおりである。

当年度末の総職員数は43人である。前年度末に比べると、当年度は定数減で1人減少、年度途中の地下鉄運転手への転任により2人減少、再任用満了などにより計5人の減少となっている。

5年間の推移でみると、令和元年度までは退職等による欠員（正職員の運転手）の補充を非常勤職員で行っていたため、非常勤職員が増加していたが、令和2年度から会計年度任用職員制度へ移行したものの、上下分離後に会計年度任用職員の雇用がなかったため、非常勤職員は皆減している。なお、上下分離に伴い、退職等による欠員（正職員の運転手）の補充についても、運送事業者で行うこととなった。

なお、このほかに資本勘定所属職員を平成29年度から計上しているが、当年度末で6人（前年度10人）在籍している。

**第4表 職員数の推移**

項 目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
職員数 (人)	57	51	50	48	43
非常勤職員数 (人)	45	50	52	58	-
会計年度任用職員数 (人)	-	-	-	-	-
計 (総職員数)	102	101	102	106	43
非常勤職員又は会計年度任用職員の割合 (%)	44.1	49.5	51.0	54.7	0.0

(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含まれている。

##### 【職員1人当たり労働生産性の推移】

平成28年度を100とする職員1人当たり（非常勤職員を含む。）の営業収益のすう勢は、次のとおりである。

当年度の職員1人当たりの営業収益は、前年度と比較すると8.2ポイント上昇し、平成28年度と比べると7.1ポイント上昇している。

**職員1人当たり営業収益のすう勢**

項 目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
職員一人当たり営業収益	100.0	109.9	108.0	98.9	107.1

(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28年度を100とした人件費のすう勢は、第5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62.4ポイント低下しており、平成28年度からは71.1ポイント低下している。

人件費の93.2%を占める給与は、前年度と比べ27.4ポイントの低下となった。これは、職員1人当たりの平均給与が前年度と比べ25.8ポイント低下したことが主な要因となっている。

一方、報酬・賃金は、令和2年度から会計年度任用職員制度へ移行したことに加え、上下分離後に会計年度任用職員の雇用がなかったため、皆減となっている。

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取崩額により支給されている（取崩額2,028万円）。取崩後の引当金額と当年度期末要引当額との差額である退職給付費5,430万円を特別利益に計上した。なお、当年度の退職者数は1人（前年度5人）である。

第5表 人 件 費 の す う 勢

(単位 比率：% 金額：千円)

区 分	す う 勢 比 率 (28年度=100)					構 成 比
	29 年 度	30 年 度	元 年 度	2 年 度		
人 件 費 (金 額)	100.2 (725,484)	98.5 (713,701)	91.3 (661,301)	28.9 (209,555)		100.0
給 与	93.6	87.9	73.4	46.0		93.2
給 料	94.6	90.8	82.2	70.4		73.9
手 当 等	92.6	84.8	64.0	19.7		19.3
報 酬	110.8	118.6	129.4	-		-
賃 金	78.5	52.7	76.0	-		-
法 定 福 利 費 等	109.4	108.9	97.0	13.4		6.8
1 人 当 たり 職 員 平 均 給 与 総 職 員	100.9	99.3	84.4	58.6		
	96.9	94.4	84.1	70.6		
退 職 給 付 費 (金 額)	(48,198)	(10,994)	-	-		-
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 (金 額)	(37,564)	(186,778)	(93,436)	(20,284)		

- (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人当たり平均給与及び平均年齢の推移は、次のとおりである。平均給与は、前年度と比べ193万円減少した。これは令和2年度から上下分離に伴い全職員が派遣職員となり、手当によっては派遣先で支給されるようになったためである。

**職員 1 人当たり平均給与及び平均年齢の推移**

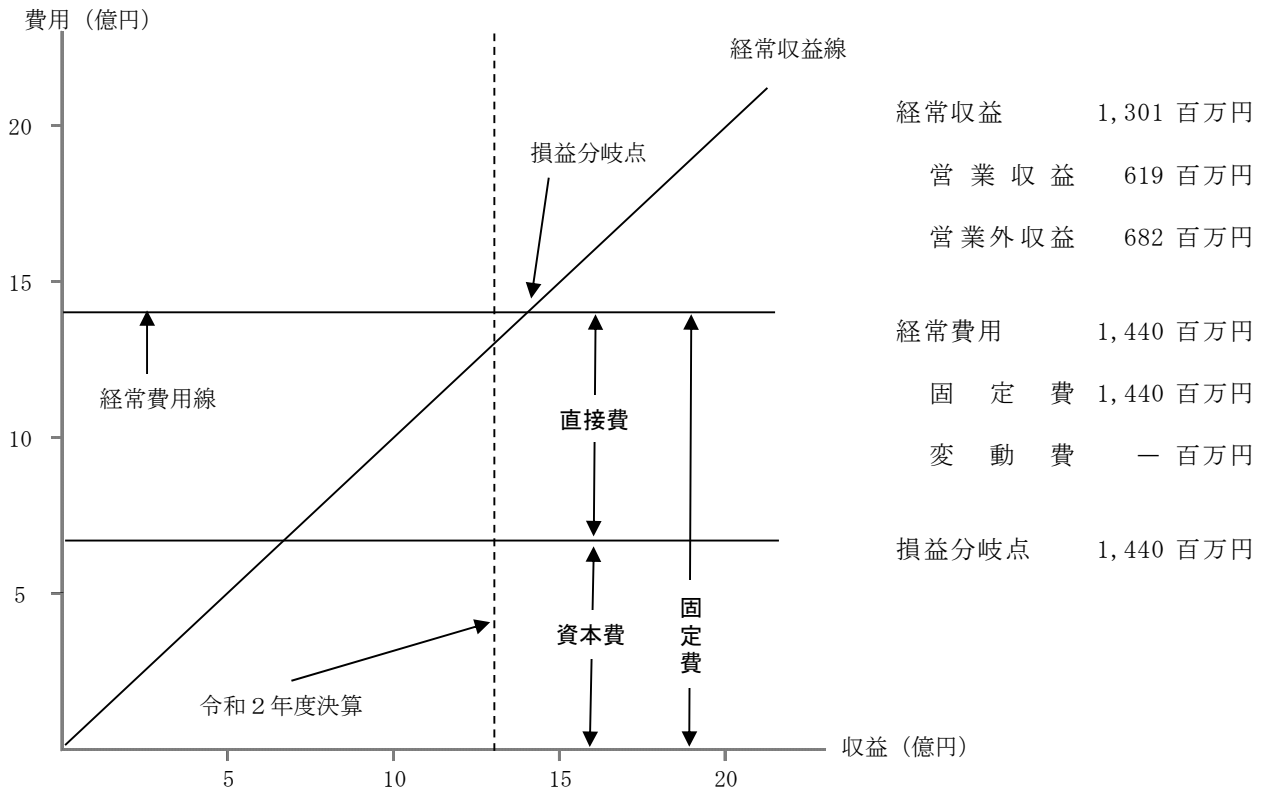
年 度	年 額 (千円)	平 均 年 齢 (歳)
28	7,514	52.0
29	7,580	52.3
30	7,462	53.0
元	6,339	52.9
2	4,407	52.9

(注) 期中平均の職員数(再任用短時間勤務職員を含む。)により計算している。

(5) 損益分岐点分析

令和2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、損益分岐点収益額は14億4,000万円(前年度は19億6,200万円)、損益分岐点比率は110.7%となった。当年度は上下分離により、乗車料収入に代わって、施設使用料収入を計上し、経常収益13億100万円(前年度18億9,300万円)は、損益分岐点収益額を1億3,900万円下回った。当会計における収益は、運送事業者が納付する施設使用料が46.4%を占め、その他に他会計負担金、一般会計補助金、広告料、長期前受金戻入などがある。費用はそのほとんどが固定費であり、減価償却費及び支払利息等の資本費と主に施設の維持管理費用である直接費からなっている。



支出面では建設改良に伴う減価償却費の資本費負担が続き、収入面では新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い、施設使用料を減免していることなどから収支状況の改善が難しい状況となっている。

(6) 一般財団法人札幌市交通事業振興公社との上下決算統合分析

一般財団法人札幌市交通事業振興公社（本市高速電車事業会計50%出資。以下「公社」という。）は、本市交通事業の一部門を担い、軌道事業の上下分離導入により、令和2年4月1日から札幌市の路面電車の運送事業を開始した。

公社への負担金・職員数等の内訳は、第6表及び第3図のとおりである。当年度の軌道整備事業会計から公社へ支払われた委託料は皆減した。しかし、施設・車両の維持管理に係る修繕については、維持管理費の対象業務として、公社と交通局が協定を締結し、軌道整備事業で4億500万円を負担金として計上しており、直接費に占める割合は58.1%となった。

第7表により公社分を含めた統合決算額で見ると、経常収益は18億円（前年度の軌道事業会計では19億9,800万円）、経常費用は21億7,500万円（同20億4,400万円）となり、3億7,400万円（同4,600万円）の経常損失となった。また、直接費は13億8,000万円（同13億8,500万円）となり、そのうち人件費は7億100万円（同6億6,100万円）となっている。

なお、本分析の交通局の費用及び職員数は軌道整備事業会計単独の数値を使用している。

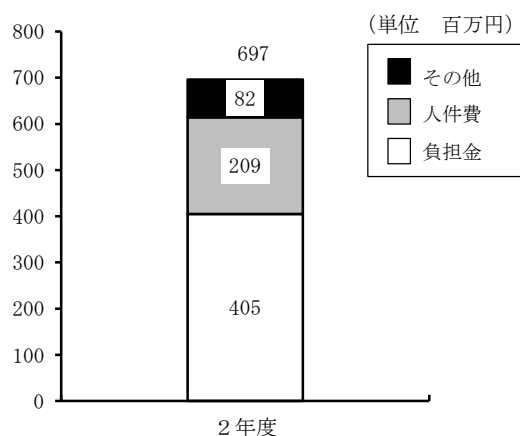
一般財団法人札幌市交通事業振興公社との上下決算統合分析における注記事項

- 1 本文及び第6表、第3図、第7表における数値は消費税込みである。
- 2 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。
- 3 第6表の職員数は軌道整備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。
- 4 第7表における軌道整備事業及び公社の経常収益・経常費用・直接費は軌道整備事業会計から公社に支払われた維持管理費（負担金）と公社から軌道整備事業に支払われた施設使用料を相殺している。

第6表 公社への負担金等の内訳

(単位 百万円, 人, %)	
区 分	2 年度
負 担 金	405
対直接費比率	58.1
局 損 益 職 員 数	43
うち非常勤職員	0
公 社 職 員 数	714
うち派遣職員	49

第3図 直接費の内訳（軌道整備事業会計）



## 第7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		
2年度	軌道整備	698	1,085	291	209	82	△ 387
	公社 軌道運送事業	1,101	1,089	1,089	492	597	12
	統合決算額	1,800	2,175	1,380	701	679	△ 374
元年度	軌道	1,998	2,044	1,385	661	724	△ 46

## 5 財政状態

### (1) 資産、負債及び資本

財政状態は、第8表のとおりである。

当年度末の資産総額及び負債資本総額はそれぞれ、102億6,662万円で、前年度の103億6,429万円から9,766万円（0.9%）減少している。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90.6%となっている。

## 第8表 比較要約貸借対照表

(単位 金額：千円 比率：%)

科目		2年度末		元年度末	対前年度比較		2年度 指数
		金額	構成比	金額	増減額	増減率	
資産 の 部	固定資産	9,302,811	90.6	8,839,250	463,560	5.2	142.1
	流動資産	963,818	9.4	1,525,042	△ 561,223	△ 36.8	97.4
資産合計		10,266,629	100.0	10,364,292	△ 97,663	△ 0.9	136.2
負債 の 部	固定負債	2,563,069	25.0	2,690,121	△ 127,052	△ 4.7	122.3
	うち企業債	2,328,052	22.7	2,380,514	△ 52,461	△ 2.2	152.5
	流動負債	912,548	8.9	1,406,947	△ 494,399	△ 35.1	124.0
	うち企業債	184,461	1.8	166,346	18,115	10.9	105.7
	繰延収益	6,395,377	62.3	5,787,424	607,953	10.5	153.4
	うち他会計補助金	2,280,576	22.2	2,549,444	△ 268,867	△ 10.5	64.4
負債合計		9,870,995	96.1	9,884,494	△ 13,498	△ 0.1	141.0
資本 の 部	資本金	964,006	9.4	964,006	0	0.0	100.0
	剰余金	△ 568,373	△ 5.5	△ 484,208	△ 84,164	17.4	△ 132.0
	利益剰余金	△ 568,373	△ 5.5	△ 484,208	△ 84,164	17.4	△ 132.0
	未処分利益剰余金	△ 568,373	△ 5.5	△ 484,208	△ 84,164	17.4	△ 132.0
資本合計		395,633	3.9	479,797	△ 84,164	△ 17.5	74.2
負債資本合計		10,266,629	100.0	10,364,292	△ 97,663	△ 0.9	136.2

(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 2年度指数は、平成28年度を100とした。ただし、平成28年度の剰余金、利益剰余金及び未処分利益剰余金は欠損金のため、平成28年度の剰余金、利益剰余金及び未処分利益剰余金を△100としている。

## ア 資 産

固定資産は93億281万円（資産合計に対する構成比率90.6％）で、前年度より4億6,356万円（5.2％）増加した。これは減価償却による減少分がある一方で、新型低床車両の製造、六条変電所の受変電設備設置工事のしゅん功、街路拡幅に伴う軌道改良工事等によるものである。平成28年度と比べると、その間の新型低床車両の製造や街路拡幅に伴う軌道改良工事や電気設備工事、停留場改修工事の実施などにより42.1ポイント増加している。

流動資産は、9億6,381万円（同9.4％）で、主に未収金が減少したため、前年度より5億6,122万円（36.8％）減少した。

## イ 負 債

負債総額は、98億7,099万円（負債資本合計に対する構成比率96.1％）で、前年度より1,349万円（0.1％）減少した。

固定負債は25億6,306万円（同25.0％）で、前年度より1億2,705万円（4.7％）の減少となっており、これは企業債が5,246万円減少したことなどによる。

流動負債は9億1,254万円（同8.9％）で、前年度より4億9,439万円（35.1％）の減少となった。これは、年度末にしゅん功した大口の建設改良費や上下分離に伴う営業費用の未払金が4億9,763万円減少したことなどによるものである。

繰延収益は、他会計補助金等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63億9,537万円（同62.3％）で、前年度より6億795万円（10.5％）の増加となっている。

## 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3億9,563万円（負債資本合計に対する構成比率3.9％）で、前年度比では8,416万円（17.5％）減少している。

資本金は前年度と同額の9億6,400万円である。

剰余金は、利益剰余金がマイナス5億6,837万円（同マイナス5.5％）となっており、前年度から8,416万円（17.4％）減少している。

## (2) 企業債

企業債の発行、償還等の状況は、第4図のとおりである。

当年度の企業債発行額は1億3,200万円で、前年度から1億6,300万円減少した。

これは、企業債の発行対象となる事業費が令和元年度よりも減少したこと、国庫補助金を活用して企業債の財源分が減少したことによるものである。

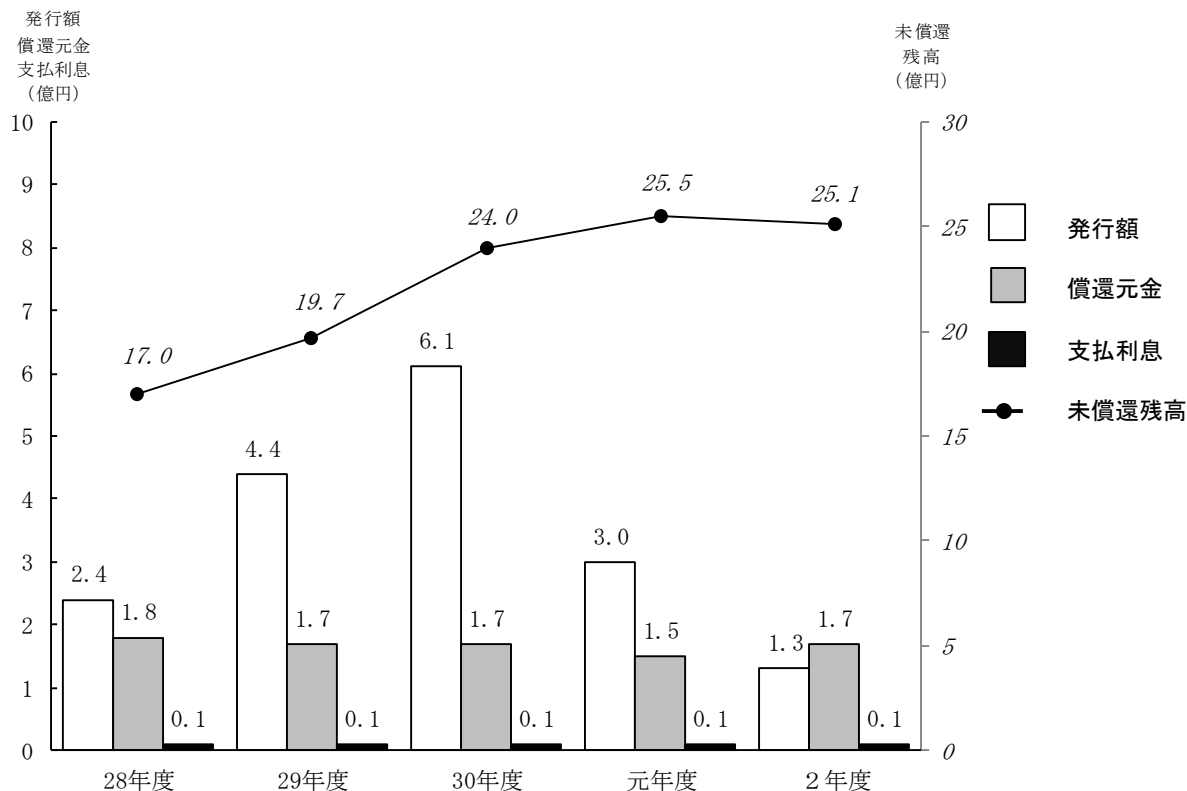
元金償還額は1億6,634万円で、前年度より1,341万円（8.8％）増加した。この結果、当年

度末の未償還残高は25億1,251万円で、前年度より3,434万円減少している。

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どうかをみる企業債償還額対減価償却費比率は、25.5%（前年度は24.6%）となった。

元金償還額に支払利息774万円を加えた当年度の企業債元利償還額は1億7,409万円で、前年度に比べ1,266万円（7.8%）増加し、対営業収益率は28.1%（前年度11.9%）となった。

#### 第4図 企業債の発行額、償還額等の推移



(注) 上記数値の単位は億円であり、百万円の位を四捨五入している。

#### 企業債償還額等に関する比率の推移

項目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
企業債償還額 対 減価償却費比率	34.4	33.4	31.4	24.6	25.5
企業債償還額 対 償還財源比率	231.7	107.4	102.0	122.4	-
企業債元利償還額 対 営業収益比率	15.0	12.8	12.7	11.9	28.1

(3) 運転資金の状況

当年度の運転資金の状況は、第9表のとおりである。

収益的収支で5,452万円の資金剰余、資本的収支で1億323万円の資金不足となっており、当年度としては全体で4,870万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額は2億3,573万円となった。

**第9表 運転資金の状況**

(単位 千円)			
資金の運用使途	金額	資金の調達源泉	金額
当年度収益的収支差引額	△ 73,280	減価償却費 長期前受金戻入 固定資産除却費 引当金繰入額 引当金取崩額	653,600 △ 586,577 132,952 △ 43,509 △ 28,657
収益的収支の資金剰余	54,527		
建設改良費 企業債償還金	1,470,271 166,346	企業債 固定資産売却代金 国庫補助金 他会計補助金 負担金 投資 資本的収支の資金不足	132,000 232 38,707 23,468 1,251,371 87,600 103,236
		運転資金の不足(当年度分)	48,709
運転資金の剰余(前年度末)	284,440		
運転資金の剰余(当年度末)	235,731		

(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10表のとおりである。

第10表 財政状態に関する経営指標

(単位 %)

項 目	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	備考
流動比率	134.5	131.7	116.9	108.4	105.6	$\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}}$
固定長期適合率	96.3	95.7	97.4	98.7	99.5	$\frac{\text{固定資産}}{\text{自己資本} + \text{固定負債} + \text{繰延収益}}$
自己資本構成比率	62.4	59.8	58.2	60.5	66.1	$\frac{\text{自己資本} + \text{繰延収益}}{\text{総資本}}$
借入金比率	22.6	23.4	25.8	24.6	24.5	$\frac{\text{総借入金}}{\text{総資本}}$
負債比率	1,312.6	1,429.2	1,582.3	2,060.1	2,495.0	$\frac{\text{負債}}{\text{自己資本}}$

- (注) 1 自己資本=自己資本金+剰余金  
2 総借入金=企業債+長期借入金+一時借入金  
3 負債=固定負債+流動負債+繰延収益  
4 総資本=資本+負債

短期的な支払能力を示す流動比率は未収金の減少等により前年度から2.8ポイント低下して105.6%となっている。年々低下傾向にあるものの、一般的に望ましいとされる100%を超えている。

次に、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0.8ポイント上昇して99.5%となった。年々上昇傾向にあるが、財務の安全性の目安である100%は下回っている。

調達資金の長期的な安全性をみる自己資本構成比率は、前年度から5.6ポイント上昇して当年度は66.1%となっている。

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、固定資産が増加したことにより、当年度は前年度より0.1ポイント低下して24.5%となった。

負債が自己資本を超過していないかを表す負債比率は、繰延収益の増加などにより、前年度から434.9ポイント上昇し2,495.0%となっている。

## 6 一般会計からの繰入状況

一般会計からの繰入状況は、第11表のとおりである。

当年度においては、収益的収入に8,663万円、資本的収入に2,670万円、合計で1億1,333万円が繰り入れられている。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、6.7%となっており、前年度より2.0ポイント上昇した。

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）を行っていたが、上下分離に伴い、軌道整備事業の令和2年度決算額は皆減した。また、札幌市路面電車活用計画にて定めた新型低床車両の製造や電車線路改良電気設備工事、電車線側柱建替工事などの事業の実施に当たり、一般会計負担金12億4,814万円を資本的収入として受け入れている。

第11表 一般会計からの繰入状況

(単位 千円)

区 分			2 年 度	元 年 度	対 前 年 度 増 減 額	概 要
営業外 収益	負担金 法17条の2	軌道舗装補修費 A-1	74,000	72,979	1,020	A 軌道敷内舗装費相当額
	補助金 法17条の3	その他 B	12,630	16,168	△ 3,538	-1 経費分 -2 建設改良費分
収 益 的 収 入 計 (繰入率)			86,630 (6.7%)	89,148 (4.7%)	△ 2,518 (1.3%)	B 基礎年金拠出金に係る公的負担金相当額 及び児童手当の給付に要する額
資本的 収入	負担金 法17条の2	軌道舗装補修費 A-2	3,231	7,900	△ 4,668	
	補助金 法17条の3	LRTシステム整備事業費 C	23,468	-	23,468	C LRTシステム整備事業に係る費用の1/4
資 本 的 収 入 計			26,700	7,900	18,800	
合 計			113,330	97,048	16,281	
参 考	各種乗車料金軽減措置分 (運輸収益)		-	176,771	△ 176,771	
	うち敬老優待乗車証制度負担金		-	155,946	△ 155,946	
	札幌市路面電車活用計画に係る負担金 (資本的収入)		1,248,140	1,459,302	△ 211,162	

(注) 法=地方公営企業法

## 7 審査結果（個別意見）

軌道事業は、昭和2年に営業を開始し、本市の公共交通機関における重要な役割を担ってきた。地下鉄の開通に伴い路線を縮小し、昭和49年からは現在の1路線を残すのみとなっているが、平成27年より西4丁目～すすきの間をつないでループ化し、これにより総営業キロ数は8.465kmから8.905kmとなっている。

当年度決算では、経常損失1億3,846万円を計上し、前年度の経常損失6,691万円に比べ7,155万円の増加となった。これは、上下分離の導入に伴う人件費や委託料などの減少により経常費用は減少したものの、経常収益も減少したためである。

経常収益の減少は、軌道整備事業会計が運送事業者から得る施設使用料のうち、1億2,870万円を減免したことが主因である。減免した理由は、施設使用料は運送事業者が得た乗車料収入などから支払われるが、当年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う不要不急の外出の自粛などの影響と考えられる要因により、乗車料収入が予算に比べ4億6,306万円減少したためである。なお、減免額については、予算と比べた減少額に、運送事業者の内部留保資金を充当してもなお賄うことができない差額としている。

純損益については、当年度は8,416万円の損失となり、前年度に比べ926万円の増加となった。また、最近5年間の損益の推移をみると、平成28年度から29年度にかけては好転したが、30年度から悪化に転じた。運転資金の面では、4,870万円の資金不足となり、過年度分内部留保資金にて補填した結果、年度末の残高は2億3,573万円の資金剰余となった。

令和元年度に策定された「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4つの経営方針を掲げ、軌道整備事業に関しては上下分離に伴う収支の変化を見込みつつ経営基盤の強化を図るとし、財政指標としては、経常収支を令和8年度に黒字化すること、資金不足を発生させないこと、企業債残高を45億円以下に抑制することとしている。

計画2年目となる当年度決算と収支計画を比較すると、資金残高と企業債残高については計画を上回っているものの、経常収支については計画を下回った。また、運送事業者との合算収支については、計画を大幅に下回った。

この計画では、運送事業者の乗車料収入については令和10年度まで緩やかに上昇していくものと見込んでいるが、当年度の乗車料収入は前年度に比べて大きく減少しており、これが合算収支にも大きな影響を及ぼしている。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等が当面続く可能性があるが、公的財産であるインフラ施設の保有主体として、今後も持続可能な地域公共交通を実現するためにも、運送事業者を含めた軌道事業全体の健全な運営に意を用いていく必要がある。

路面電車については、まちづくりや観光への貢献を含めて、寄せられる市民の期待は大きく、安全で快適な輸送サービスを提供し続けるためにも、経営の安定化は必要不可欠である。今後は、引き続き施設・設備の延命化や、内部効率化による経費の削減などに取り組みつつ、経営計画についても、状況に応じて見直しをするなど進捗管理を適切に行い、経営の安定化に努めることを期待する。