

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。