

## 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、経常損失9億8,231万円を計上し、前年度の経常利益86億9,318万円に比べ96億7,549万円の減少となった。これは、減価償却費や支払利息などの減少により経常費用は減少したものの、経常収益が大きく減少したためである。経常収益の減少は、新型コロナウイルス感染症の影響による不要不急の外出の自粛などにより、当年度の乗車料収入が前年度に比べ102億6,937万円減少したことが主因と考えられる。なお、純損益については、当年度は4億2,198万円の損失となり、前年度に比べ90億5,608万円の減少となっている。

最近5年間の損益の推移をみると、平成28年度から平成30年度にかけては、おおむね増加傾向にあったが、前述の事由により当年度は前年度より減少し、収益の面でも、当年度は前年度より大幅に減少した。費用の面では、人件費と減価償却費が減少傾向にあることに加え、企業債の元金償還が進んだことによる支払利息の減少が続いている。

また、運転資金の面では、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、特別減収対策企業債を94億円発行している。なお、当年度の単年度収支では剰余を生じたため、年度末の残高は16億2,907万円の資金剰余となっている。

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」などの4つの経営方針の下、持続可能な経営を目指すための具体的な取組内容や業績指標を掲げている。経営計画2年目となる当年度は、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63万人」に対し446,091人となり、目標を大きく下回った。経常収支、累積欠損金及び企業債未償還残高についても、経営計画を下回る結果となっている。

この計画においては、乗車料収入については令和2年度をピークに緩やかに減少していくものと見込んでいるが、前述のとおり、当年度の乗車料収入は前年度に比べ大きく減少している。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が当面続く可能性があり、収支について実績が計画を大きく下回り、悪化が著しい場合には、収支改善に向けた実効性のある取組の実施や計画の見直しなど、経営改善に向け遅滞なく対応することが必要となる。一方で、老朽化施設の更新・耐震改修などの建設改良事業は引き続き必要となるため、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、今後も建設改良事業を計画的に進めるとともに、企業債残高の縮減に努めていくことが重要と考える。

本市地下鉄は開業以来、積雪寒冷地である本市において、気候に左右されない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ことから、経営計画について、状況に応じて見直しをするなど進捗管理を適切に行い、社会環境の変化等に柔軟に対応しながら、営業努力や業務効率化を積み重ね、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。