

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30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63万1,179人で、前年度に比べ3,348人（0.5%）の増加となった。路線別でみると、南北線、東西線及び東豊線のいずれも増加となっている。

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30.8%となり、前年度から0.2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ている。路線別では、南北線及び東西線は年々増加しており、東豊線も、29年度に減少したものの、増加傾向が続いている。

また、乗車効率についても、上昇が続いている。路線別では、南北線と東西線は上昇が続いており、東豊線は平成29年度に若干低下したものの、基本的には上昇傾向にある。

第1表 走行キロ・輸送人員の推移

年 度	1日平均走行キロ数		輸 送 人 員				乗車効率 (%)
	(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	
26	92,409	100.0	594,625	100.0	12,388	100.0	29.0
27	92,394	100.0	602,738	101.4	12,557	101.4	29.5
28	92,238	99.8	619,945	104.3	12,916	104.3	30.2
29	92,242	99.8	627,831	105.6	13,080	105.6	30.6
30	91,916	99.5	631,179	106.1	13,150	106.2	30.8
対前年度増△減	(△ 326)	—	(3,348)	—	(70)	—	(0.2)
増△減率	(△ 0.4%)	—	(0.5%)	—	(0.5%)	—	—

(注) 1日平均走行キロ数、1日平均輸送人員及び1日平均営業1kmあたり輸送人員の算出に当たっては、30年度は北海道胆振東部地震の影響により終日運休した日数を控除した364日を1年間の営業日数としている。

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あたり輸送人員(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
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
29	236,548	239,702	151,581	16,542	11,925	11,146	29.5	28.8	37.2
30	236,580	241,846	152,753	16,544	12,032	11,232	29.5	29.1	37.5
対前年度増△減	(32)	(2,144)	(1,172)	(2)	(107)	(86)	(0.0)	(0.3)	(0.3)
増△減率	(0.0%)	(0.9%)	(0.8%)	(0.0%)	(0.9%)	(0.8%)	—	—	—

(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/年間走行キロ)

3 1日平均輸送人員及び1日平均営業1kmあたり輸送人員の算出に当たっては、30年度は北海道胆振東部地震の影響により終日運休した日数を控除した364日を1年間の営業日数としている。

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521億1,100万円に対して、決算額509億8,991万円（執行率97.8%）で11億2,108万円の減となった。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12億5,508万円減少している。

収益的支出は、予算現額424億2,100万円に対して、決算額410億503万円（執行率96.7%）となっている。差額14億1,596万円のうち、2億11万円が翌年度への繰越額で、残り12億1,584万円が不用額となっている。

(2) 資本的収入及び支出

資本的収入は、予算現額110億4,662万円に対して、決算額84億7,300万円（執行率76.7%）で25億7,362万円の減となっている。これは、建設改良費の繰越し等による減に伴い、その財源となる企業債及び出資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331億597万円に対して、決算額305億5,974万円（執行率92.3%）となっている。差額25億4,622万円のうち、17億8,512万円が翌年度への繰越額で、残り7億6,110万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90億4,697万円に対して、決算額は68億1,945万円（執行率75.4%）となっており、主な内訳は次のとおりである。

・東豊線信号保安装置更新工事（栄町・元町）	6億2,836万円
・南北・東西線大通駅空調設備改良工事	5億 912万円
・澄川駅耐震改修工事	4億1,504万円
・新さっぽろ変電所変電設備更新工事	3億9,456万円
・CTC装置更新工事（南北線・東西線・東豊線）	3億6,618万円
・南北線さっぽろ駅コンコース階改修工事	2億9,366万円

当年度決算における資本的収入額が資本的支出額に不足する額220億8,674万円は、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額4億8,742万円、繰越工事資金5,834万円及び当年度分損益勘定留保資金等215億4,096万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478億6,177万円、総費用が383億6,473万円で、差引き94億9,704万円の純利益となり、前年度の純利益88億1,356万円に比べると6億8,347万円増加している。

経常損益でみると、経常収益は総収益と同額の478億6,177万円、経常費用は383億3,197万円で、差引き95億2,979万円の経常利益となった。経常収益率は、前年度より2.5ポイント上昇し124.9%となっている。

特別利益は0円、特別損失は3,275万円である。特別損失は、北海道胆振東部地震に伴う災害復旧事業費の計上が要因である。

未処理欠損金は、当年度に94億9,704万円の純利益を計上した結果、前年度末の2,283億1,356万円から当年度末は2,188億1,652万円に減少し、未処理欠損金比率は、前年度から23.2ポイント改善し524.2%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 $\frac{(C)}{\text{営業収益}}$
	決算額	すう勢 比率	決算額	すう勢 比率				
26	45,660,723	100.0	(39,578,284) 45,485,853	(100.0) 100.0	(6,082,439) 174,869	(115.4) 100.4	△ 255,286,776	681.6
27	47,504,479	104.0	38,701,508	85.1	8,802,971	122.7	△ 246,027,715	618.7
28	48,241,170	105.7	39,340,590	86.5	8,900,579	122.6	△ 237,127,135	575.0
29	48,132,014	105.4	39,318,444	86.4	8,813,569	122.4	△ 228,313,565	547.4
30	47,861,772	104.8	(38,331,978) 38,364,731	(96.9) 84.3	(9,529,793) 9,497,040	(124.9) 124.8	△ 218,816,525	524.2

(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 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。前年度に比べて、収益は2億7,024万円（0.6%）減少、費用は9億8,646万円（2.5%）減少したことから、経常利益は95億2,979万円と、前年度より7億1,622万円（8.1%）の増益となった。

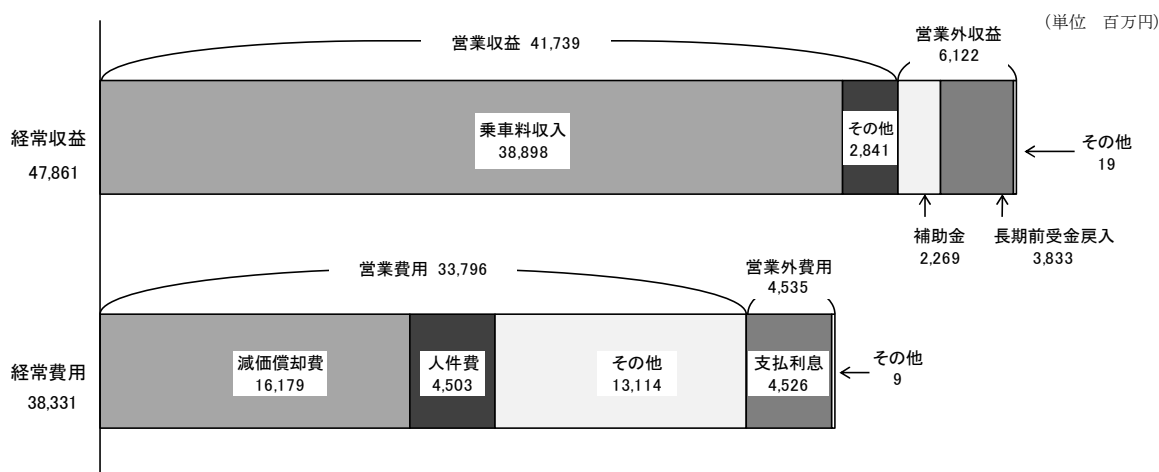
第4表 経常収益・経常費用の内訳

(単位 金額：千円 比率：%)

科 目	30 年 度		29 年 度		対 前 年 度 比 較		す う 勢 比 率 (26 年 度 = 100)			
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	増 △ 減 額	増 △ 減 率	30 年 度	29 年 度	28 年 度	27 年 度
【 経 常 収 益 】										
乗 車 料 収 入	38,898,567	81.3	38,810,572	80.6	87,994	0.2	112.6	112.3	110.9	106.7
国 庫 補 助 金	100	0.0	2,624	0.0	△ 2,524	△ 96.2	4.2	109.7	0.0	0.0
一 般 会 計 補 助 金	2,269,461	4.7	2,630,833	5.5	△ 361,372	△ 13.7	51.4	59.6	73.8	89.9
広 告 料 収 入	1,412,109	3.0	1,485,243	3.1	△ 73,133	△ 4.9	100.7	105.9	108.1	103.8
賃 貸 料 収 入	1,155,426	2.4	1,148,957	2.4	6,468	0.6	98.0	97.5	98.8	96.0
長 期 前 受 金 戻 入	3,833,028	8.0	3,765,083	7.8	67,945	1.8	101.6	99.8	98.7	98.5
そ の 他	293,079	0.6	288,699	0.6	4,379	1.5	84.5	83.2	78.5	107.8
再 営 業 収 益	41,739,747	87.2	41,707,174	86.7	32,573	0.1	111.4	111.3	110.1	106.2
計 営 業 外 収 益	6,122,024	12.8	6,424,840	13.3	△ 302,815	△ 4.7	74.6	78.3	85.3	94.4
計	47,861,772	100.0	48,132,014	100.0	△ 270,242	△ 0.6	104.8	105.4	105.7	104.0
【 経 常 費 用 】										
人 件 費	4,503,539	11.7	4,683,970	11.9	△ 180,430	△ 3.9	91.2	94.9	99.4	97.7
動 力 費	1,229,224	3.2	1,145,153	2.9	84,070	7.3	113.4	105.6	97.6	103.7
修 繕 費	5,034,841	13.1	4,835,038	12.3	199,803	4.1	113.6	109.1	103.6	89.1
委 託 料	4,072,384	10.6	4,082,921	10.4	△ 10,536	△ 0.3	109.0	109.3	109.6	106.2
減 価 償 却 費	16,179,039	42.2	16,614,487	42.3	△ 435,448	△ 2.6	105.7	108.5	105.8	100.4
支 払 利 息	4,526,040	11.8	5,042,005	12.8	△ 515,964	△ 10.2	65.5	73.0	81.4	91.5
そ の 他	2,786,909	7.3	2,914,868	7.4	△ 127,959	△ 4.4	87.9	91.9	90.5	99.1
再 営 業 費 用	33,796,925	88.2	34,268,575	87.2	△ 471,649	△ 1.4	103.7	105.1	103.2	99.3
計 営 業 外 費 用	4,535,053	11.8	5,049,868	12.8	△ 514,815	△ 10.2	65.0	72.4	81.7	90.7
計	38,331,978	100.0	39,318,444	100.0	△ 986,465	△ 2.5	96.9	99.3	99.4	97.8
経 常 △ 損 益	9,529,793	-	8,813,569	-	716,223	8.1	156.7	144.9	146.3	144.7

(注) 修繕費にはタイヤチューブ費を含む。

第1図 平成30年度経常収益・経常費用の構成



【経常収益】

経常収益は478億6,177万円で、前年度より2億7,024万円（0.6%）の減少となった。

収益の約8割を占める乗車料収入は、前年度に比べ8,799万円（0.2%）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3億6,137万円（13.7%）減少している。

【経常費用】

経常費用は383億3,197万円で、前年度より9億8,646万円（2.5%）の減少となった。

主な科目について前年度と比較すると、動力費が燃料調整単価の上昇に伴う電気料金の増加から8,407万円（7.3%）の増加、修繕費が施設等の老朽化に伴う修繕の件数増から1億9,980万円（4.1%）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5億1,596万円（10.2%）減少したほか、人件費が1億8,043万円（3.9%）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42.2%及び支払利息の11.8%が高く、合わせて54.0%を占めており、次いで修繕費の13.1%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26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年々増加傾向にあることなどから、当年度は平成26年度から11.4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たことなどから、当年度は平成26年度から25.4ポイントの減少となった。

経常費用の内訳をみると、動力費が燃料調整単価の上昇から平成28年度以降増加傾向にあり、当年度は前年度を上回って平成26年度から13.4ポイントの増加、修繕費が平成27年度に減少したものの、以後増加傾向にあり、当年度は前年度を上回って平成26年度から13.6ポイント増加している。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おり、当年度の経常費用全体では、平成26年度から3.1ポイントの減少となっている。

(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	26 年 度	27 年 度	28 年 度	29 年 度	30 年 度
経 常 利 益 率	13.3	18.5	18.5	18.3	19.9
営 業 利 益 率	13.0	18.6	18.4	17.8	19.0
経常費用対営業収益率	105.7	97.3	95.4	94.3	91.8
人 件 費	13.2	12.1	11.9	11.2	10.8
減 価 償 却 費	40.9	38.7	39.3	39.8	38.8
支 払 利 息	18.4	15.9	13.6	12.1	10.8
そ の 他 経 費	33.2	30.6	30.6	31.1	31.4
運 賃 箱 比 率	199.0	216.8	218.7	219.7	220.7

(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。）

過去5年間の推移をみると、経常利益率及び営業利益率ともに、平成29年度に一時的に低下したものの総じて増加傾向にあり、当年度については、経常利益率が前年度から1.6ポイント、営業利益率が前年度から1.2ポイント増加した。

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91.8%で前年度に比べ2.5ポイント好転し、平成27年度以降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2.3ポイント低下の49.6%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、人件費などの直接費が減少するとともに、乗車料収入が増加し、前年度から1.0ポイント上昇の220.7%となるなど、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524人で、前年度末から8人の減員となっている。平成26年度との比較では、非常勤職員が20名と大幅に減員となっているが、これは可動式ホーム柵設置に伴うワンマン運転化に伴い車掌の人員削減が進んだことによる。

1日平均走行千km当たり職員数をみると、総職員数ベースでは、平成26年度に6.2人であったのが、当年度は5.7人と減少している。

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	26 年 度	27 年 度	28 年 度	29 年 度	30 年 度
職 員 数 (人)	546	543	539	525	517
非 常 勤 職 員 数 (人)	27	26	20	7	7
計 (総職員数)	573	569	559	532	524
非常勤職員の割合 (%)	4.7	4.6	3.6	1.3	1.3
1日平均走行千km	6.2	6.1	6.1	5.7	5.7
当 たり 職 員 数 (人)	(5.9)	(5.9)	(5.8)	(5.7)	(5.6)

(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日平均走行千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26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2.5ポイント、輸送人員で2.6ポイントの増となった。5年間の推移では営業収益で22.5ポイント、輸送人員で16.4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	26 年 度	27 年 度	28 年 度	29 年 度	30 年 度
職 員 1 人 営 業 収 益	100.0	106.9	112.1	120.0	122.5
当 たり 輸 送 人 員	100.0	102.3	106.1	113.8	116.4

(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26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（退職給付費を除く。）は、平成26年度と比べると7.8ポイントの減少となった。

このうち、給与は平成26年度から8.4ポイントの減、前年度からは1.3ポイントの減となった。職員1人当たり平均給与は、平成26年度からは2.8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27年度から平成29年度にかけて大幅に減少しており、平成26年度からは82.6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3億261万円を取り崩して支給し、新たに同引当金に1億6,018万円を計上した。なお、当年度の退職者数は16人（前年度18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				構 成 比
	(26年度=100)				
	27 年 度	28 年 度	29 年 度	30 年 度	
人 件 費	100.2	98.7	93.3	92.2	100.0
(金 額)	(4,719,262)	(4,647,106)	(4,392,456)	(4,343,351)	
給 与	99.1	97.9	92.9	91.6	81.9
給 料	98.4	96.2	93.5	92.0	44.0
手 当 等	99.9	100.0	92.2	91.0	37.9
報 酬	100.1	83.2	17.6	17.4	0.4
賃 金	102.0	104.3	88.0	87.8	0.5
法 定 福 利 費 等	106.0	104.5	105.6	105.8	17.3
1 人 当 たり 職 員	99.6	98.8	96.6	97.2	
平 均 給 与 総 職 員	99.8	99.3	98.1	98.7	
退 職 給 付 費 (金 額)	(101,771)	(260,001)	(291,513)	(160,187)	(3.6)
退 職 給 付 引 当 金 取 崩 額 (金 額)	(523,926)	(452,076)	(369,725)	(302,615)	

(注) 1 人件費には退職給付費を含まない。

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。

また、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)
26	7,140	48.3
27	7,113	47.6
28	7,053	47.2
29	6,895	47.2
30	6,940	47.9

(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) 走行1km当たり収支（全路線・路線別）

走行1km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 走行1km当たり収支

(単位 円)

区 分	30年度	29年度	増△減額	28年度	27年度	26年度	すう勢比率(26年度=100)				
							30年度	29年度	28年度	27年度	
経常 収 益	乗車料収入	1,162.63	1,152.73	9.90	1,137.91	1,090.08	1,024.21	113.5	112.5	111.1	106.4
	補助金	67.83	78.22	△10.39	96.68	117.28	130.86	51.8	59.8	73.9	89.6
	長期前受金戻入	114.56	111.83	2.73	110.57	109.84	111.85	102.4	100.0	98.9	98.2
	その他	85.50	86.81	△1.31	87.73	87.58	86.83	98.5	100.0	101.0	100.9
	計	1,430.53	1,429.59	0.94	1,432.90	1,404.78	1,353.75	105.7	105.6	105.8	103.8
経常 費 用	人件費	134.60	139.12	△4.52	145.75	142.57	146.36	92.0	95.1	99.6	97.4
	経費	392.24	385.46	6.78	374.63	360.34	368.30	106.5	104.7	101.7	97.8
	減価償却費	483.57	493.47	△9.90	481.18	454.73	454.02	106.5	108.7	106.0	100.2
	支払利息	135.28	149.75	△14.47	166.95	186.83	204.73	66.1	73.1	81.5	91.3
	計	1,145.69	1,167.81	△22.12	1,168.52	1,144.46	1,173.42	97.6	99.5	99.6	97.5
差引収支	284.84	261.78	23.06	264.38	260.32	180.33					
営業係数	80.09	81.69	△1.60	81.55	81.47	86.68					
走行キロ(千km)	33,457	33,668	△210	33,666	33,816	33,729	99.2	99.8	99.8	100.3	

(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1,430円53銭、費用は1,145円69銭であり、差引収支では284円84銭の利益となっている。前年度と比べると、収益で94銭の増加、費用で22円12銭の減少となり、差引収支では23円6銭の好転となっている。これにより、当年度の営業係数は80.09円となり、前年度から1.60円の減少となった。

最近5年間の推移をみると(平成26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26年度に比べ13.5ポイントの増加となっている。

費用については、平成26年度に比べ人件費が8.0ポイント、支払利息が33.9ポイントの減少となる一方、経費が6.5ポイント、減価償却費が6.5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年度以降平成29年度にかけて増加しているが、これは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などによるものである。

次に、路線別の走行1km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1,452円72銭、東西線が1,138円15銭、東豊線が2,170円63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と長期前受金戻入の割合が、他の路線より高いことによる。

経常費用は、南北線が945円42銭、東西線が904円91銭、東豊線が2,106円31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が、これは東豊線にかかる減価償却費の割合が他の路線より高いことによる。

差引収支をみると、南北線で507円30銭、東西線で233円24銭、東豊線で64円32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65.08円、東西線が79.51円、東豊線が97.04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234.6%、東西線で234.0%、東豊線で185.1%となっている。

第9表 路線別走行1km当たり収支

(単位 円)

路線別 区分	南 北 線			東 西 線			東 豊 線		
	30年度	29年度	増△減額	30年度	29年度	増△減額	30年度	29年度	増△減額
経常収益	1,452.72	1,448.45	4.27	1,138.15	1,126.35	11.80	2,170.63	2,203.88	△ 33.25
うち乗車料収入	1,292.73	1,287.30	5.43	987.27	975.71	11.56	1,418.88	1,406.32	12.56
経常費用	945.42	941.58	3.84	904.91	954.11	△ 49.20	2,106.31	2,098.11	8.20
直接費	551.04	531.11	19.93	421.84	464.59	△ 42.75	766.58	673.30	93.28
人件費	140.78	143.96	△ 3.18	106.26	109.93	△ 3.67	199.89	208.81	△ 8.92
経費	410.26	387.15	23.11	315.58	354.67	△ 39.09	566.69	464.48	102.21
資本費	394.38	410.47	△ 16.09	483.06	489.52	△ 6.46	1,339.73	1,424.82	△ 85.09
差引収支	507.30	506.87	0.43	233.24	172.24	61.00	64.32	105.77	△ 41.45
営業係数	65.08	65.01	0.07	79.51	84.71	△ 5.20	97.04	95.20	1.84
運賃箱比率(%)	234.6	242.4	△ 7.8	234.0	210.0	24.0	185.1	208.9	△ 23.8

(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

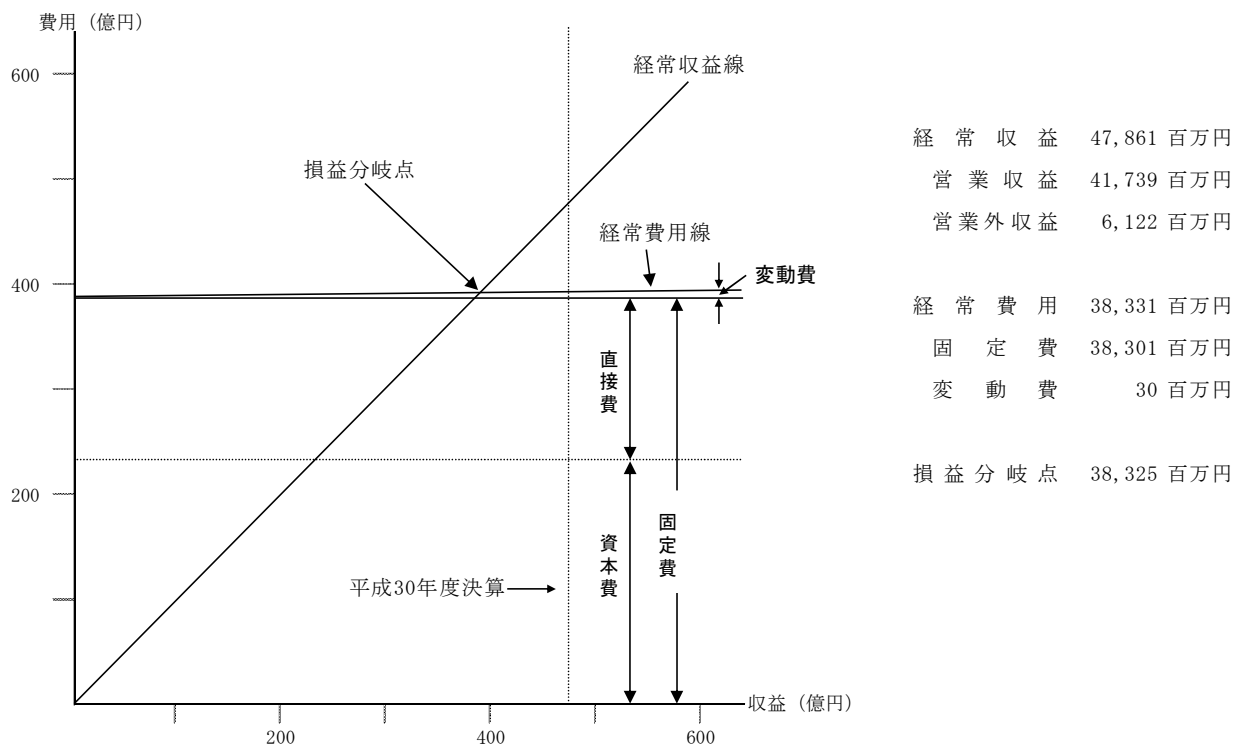
(単位 千円)

路線別 区分	南 北 線 14.3km			東 西 線 20.1km			東 豊 線 13.6km		
	30年度	29年度	増△減額	30年度	29年度	増△減額	30年度	29年度	増△減額
乗車料収入	923,801	925,406	△ 1,605	828,991	824,576	4,415	663,638	662,005	1,633
直接費	393,777	381,800	11,977	354,213	392,623	△ 38,410	358,542	316,945	41,597
減価償却費	229,610	240,060	△ 10,450	311,384	310,535	849	487,999	510,283	△ 22,284
支払利息	52,215	55,014	△ 2,799	94,234	103,156	△ 8,922	138,619	160,429	△ 21,810

(6) 損益分岐点分析

平成30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383億2,500万円と試算され、損益分岐点比率は80.1%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54.1%）構造になっている。

当年度の経常収益は478億6,100万円で、損益分岐点収益額より95億3,600万円上回っており、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、人口減少等に伴う乗車料の減少も見据えながら、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等や地下鉄全駅の駅業務等の受託事業のほか、交通問題に対する市民意識啓発等の事業、地下鉄駅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32億7,300万円で、前年度より1,100万円増加したが、直接費に占める割合は0.2ポイント低下して18.8%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479億9,400万円（前年度482億6,000万円）、経常費用は383億6,800万円（同393億4,100万円）となり、96億2,600万円（同89億1,900万円）の経常利益となった。また、直接費は174億1,000万円（同171億9,200万円）となり、そのうち人件費は74億8,400万円（同74億7,200万円）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。

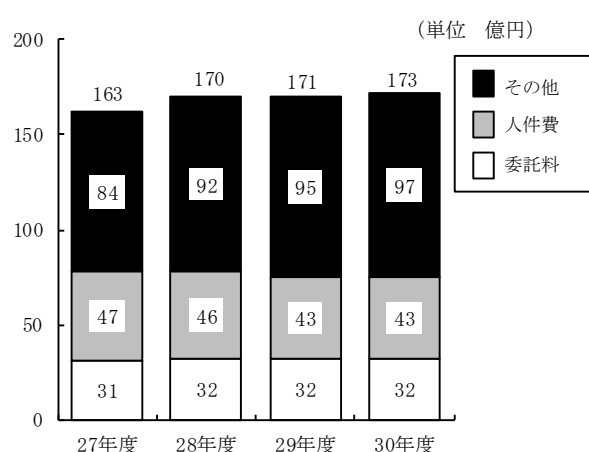
- 第10表、第11表、第3図における注記事項
- 1 第3図における直接費は、経常費用から資本費、固定資産除却費を除いたものである。
 - 2 第3図において、退職給付費は「その他」に含む。
 - 3 第10表の委託料は軌道事業会計からの費用負担分を除外している。
 - 4 第10表の職員数は高速電車事業会計の所属かつ年度末現在の数値であり、公社職員数は非常勤職員を除く。
 - 5 第11表における公社の公益事業には、受託事業のほか、公益独自事業を含み、統合決算額は、高速電車事業会計からの委託料を相殺している。

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	27年度	28年度	29年度	30年度
委託料	3,170	3,200	3,262	3,273
運輸費	2,745	2,763	2,807	2,865
運輸管理費	424	436	455	408
対26年度比率	101.2	102.2	104.2	104.5
対直接費比率	19.4	18.7	19.0	18.8
局損益職員数	569	559	532	524
うち非常勤職員	26	20	7	7
公社職員数	564	580	588	592
うち派遣職員	6	5	5	7

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	
30年度	高速電車	47,861	38,331	17,374	4,343	13,030	
	公社	公益事業	3,290	3,236	3,236	3,133	102
		収益事業	115	73	73	8	65
	統合決算額		47,994	38,368	17,410	7,484	9,925

(注) 公社の決算数値（消費税抜き）は当期の経常収益・経常費用であり、30年度の正味財産期末残高は554百万円である。

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	30 年 度 末		29 年 度 末	対 前 年 度 比 較		30 年 度 指 数
	金 額	構 成 比	金 額	増 △ 減 額	増 △ 減 率	
資 産						
固 定 資 産	327,894,162	96.7	336,261,172	△ 8,367,009	△ 2.5	94.1
流 動 資 産	11,132,360	3.3	12,039,297	△ 906,936	△ 7.5	88.4
資 産 合 計	339,026,523	100.0	348,300,469	△ 9,273,945	△ 2.7	93.9
負 債						
固 定 負 債	239,646,579	70.7	259,993,468	△ 20,346,888	△ 7.8	81.9
う ち 企 業 債	235,048,637	69.3	255,241,436	△ 20,192,798	△ 7.9	81.9
流 動 負 債	36,473,682	10.8	33,570,868	2,902,813	8.6	86.8
う ち 企 業 債	26,148,798	7.7	21,986,496	4,162,301	18.9	89.7
の 繰 延 収 益	112,247,392	33.1	114,922,607	△ 2,675,214	△ 2.3	93.0
う ち 国 庫 補 助 金	33,228,843	9.8	34,128,572	△ 899,728	△ 2.6	91.7
う ち 他 会 計 補 助 金	67,563,440	19.9	69,174,109	△ 1,610,668	△ 2.3	92.4
負 債 合 計	388,367,654	114.6	408,486,943	△ 20,119,289	△ 4.9	85.3
資 本						
資 本 金	168,265,105	49.6	166,991,105	1,274,000	0.8	105.6
剰 余 金	△ 217,606,235	△ 64.2	△ 227,177,578	9,571,343	4.2	△ 85.8
資 本 剰 余 金	1,210,290	0.4	1,135,986	74,303	6.5	76.7
利 益 剰 余 金	△ 218,816,525	△ 64.5	△ 228,313,565	9,497,040	4.2	△ 85.7
未 処 分 利 益 剰 余 金	△ 218,816,525	△ 64.5	△ 228,313,565	9,497,040	4.2	△ 85.7
資 本 合 計	△ 49,341,130	△ 14.6	△ 60,186,473	10,845,343	18.0	△ 52.3
負 債 資 本 合 計	339,026,523	100.0	348,300,469	△ 9,273,945	△ 2.7	93.9

(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 30年度指数は、平成26年度を100とした。ただし、平成26年度の利益剰余金及び未処分利益剰余金は欠損金であるため、平成26年度の利益剰余金及び未処分利益剰余金を△100としている。また、平成26年度の剰余金及び資本合計もマイナスになっているため、平成26年度の剰余金及び資本合計を△100としている。

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96.7%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77.0%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3,390億2,652万円で、前年度末より92億7,394万円(2.7%)減少している。

ア 資 産

固定資産は3,278億9,416万円〈資産合計に対する構成比率96.7%〉で、前年度から83億6,700万円（2.5%）の減少となっている。

流動資産は111億3,236万円〈同3.3%〉で、前年度から9億693万円（7.5%）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3,883億6,765万円〈負債資本合計に対する構成比率114.6%〉で、前年度から201億1,928万円（4.9%）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201億9,279万円（7.9%）減の2,350億4,863万円、流動負債として前年度から41億6,230万円（18.9%）増の261億4,879万円となっている。

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26億7,521万円（2.3%）減の1,122億4,739万円となっている。

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493億4,113万円〈同マイナス14.6%〉で、前年度から108億4,534万円（18.0%）改善されている。

（資 本 金）

資本金は1,682億6,510万円〈同49.6%〉で、一般会計からの出資金の繰入れにより12億7,400万円（0.8%）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2,176億623万円〈同マイナス64.2%〉で、前年度から95億7,134万円（4.2%）改善されている。

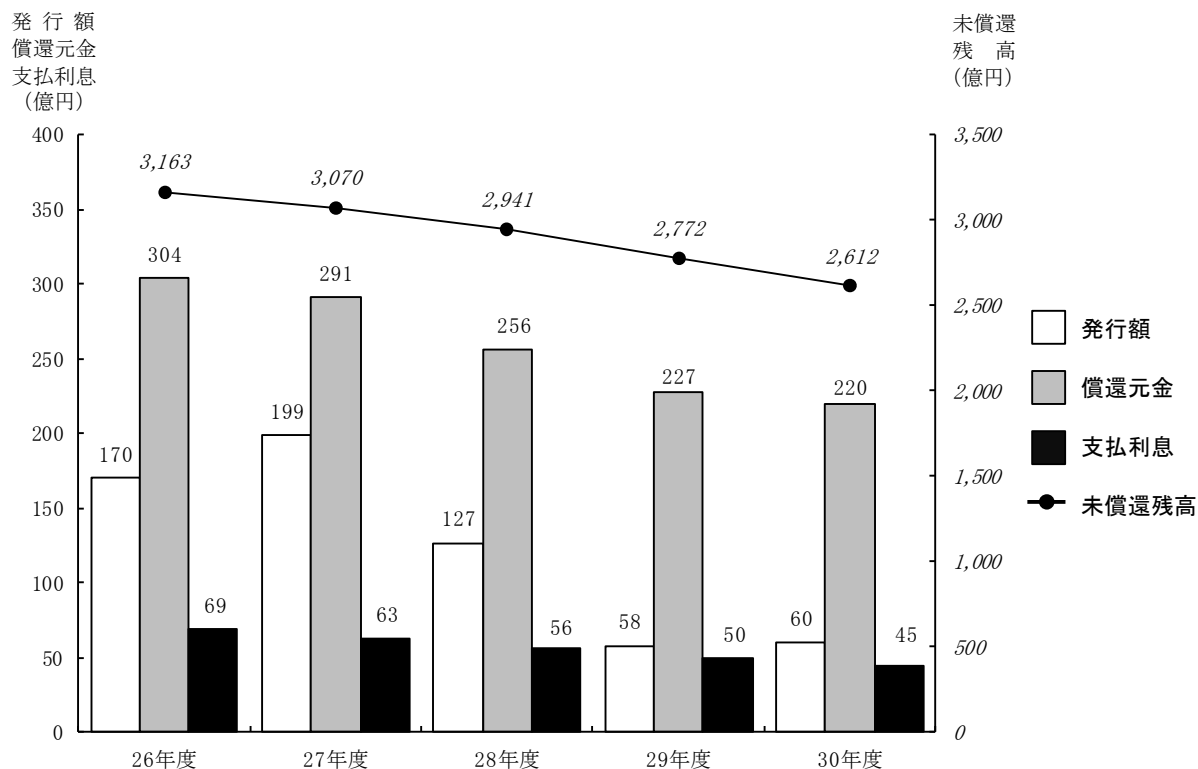
このうち、資本剰余金は12億1,029万円で、主に土地などの非償却資産取得に係る補助金、負担金等が計上されており、前年度に比べ7,430万円（6.5%）の増加となっている。

また、当年度末の未処理欠損金は、前年度から94億9,704万円改善し、2,188億1,652万円となった。

(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

(単位 %)

項目	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
企業債償還額 対 減価償却費比率	198.4	189.5	158.0	136.6	135.9
企業債償還額 対 償還財源比率	172.4	142.4	119.7	104.7	100.5
企業債元利償還額 対 営業収益比率	99.5	89.1	75.6	66.4	63.5

(注) 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59億5,600万円で、前年度に比べ1億1,900万円増加した。これは、主に建設債の増加によるものである。なお、発行額の内訳は次表のとおりである。

・ 建設債	48億3,100万円 (+ 2億9,000万円)	
・ 特例債	11億2,500万円 (△ 1億7,100万円)	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

(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2,611億9,743万円で、前

年度より160億3,049万円減少している。うち建設債は1,441億8,822万円、52億175万円の減、特例債は108億1,785万円、8億4,235万円の減、資本費平準化債は392億8,236万円、38億651万円の減、資本費負担緩和分企業債は669億898万円、61億7,987万円の減となっている。

当年度の元金償還額は219億8,649万円、前年度より7億317万円減少している。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135.9%（前年度136.6%）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265億443万円、前年度に比べ12億808万円の減となった。

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2.9ポイント好転して63.5%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224億3,929万円の資金剰余、資本的収支で220億8,674万円の資金不足を生じた結果、当年度分としては全体で3億5,255万円の資金剰余となっている。

この結果、運転資金全体では、前年度末から3億5,255万円増加し、当年度末における運転資金残高は8億747万円となった。

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	16,179,039
		長期前受金戻入等	△ 3,834,201
		固定資産除却費	252,805
		引当金計上額	144,084
		引当金取崩額	△ 287,309
		当年度収益的収支差引額	9,984,875
収益的収支の資金剰余	22,439,293		
建設改良費	6,819,450	企業債	5,956,000
企業債償還金	23,586,496	出資金	1,274,000
受託工事費	153,798	国庫補助金	53,211
		他会計補助金	667,951
		負担金	374,855
		受託工事収益	146,987
		資本的収支の資金不足	22,086,741
運転資金の剰余（当年度分）	352,551		
運転資金の剰余（前年度末）	454,925		
運転資金の剰余（当年度末）	807,477		

(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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	備考
流動比率	30.0	30.4	31.2	35.9	30.5	流動資産 流動負債
固定長期適合率	109.2	108.0	107.1	106.8	108.4	固定資産 自己資本+固定負債+繰延収益
自己資本構成比率	7.3	10.2	13.1	15.7	18.6	自己資本+繰延収益 総資本
借入金比率	87.6	85.3	82.5	79.6	77.0	総借入金 総資本

(注) 1 自己資本=自己資本金+剰余金
2 総資本=資本+負債
3 総借入金=企業債+長期借入金+一時借入金

短期的な支払能力を示す流動比率は、預金などの流動資産が減少し、企業債などの流動負債が増加したことから、前年度から5.4ポイント悪化し30.5%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、固定資産の調達が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1.6ポイント悪化し108.4%となり、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18.6%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2.6ポイント改善し77.0%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22億6,946万円、資本的収入に出資金として12億7,400万円、補助金として6億6,795万円がそれぞれ繰り入れられ、総額は42億1,141万円となっている。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0.8ポイント低下し、4.7%となっている。

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）を行っていることから、この施策に伴う一般会計負担金24億3,168万円を営業収益（運輸収益）として受け入れている。また、さっぽろ駅交流拠点まちづくり事業等に伴う一般会計負担金3億7,485万円を資本的収入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		30年度	29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	117,881	130,755	△ 12,874	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	1,967,357	2,301,428	△ 334,071	-1 出資金	
		特例債利子分 B-2	21,341	39,060	△ 17,719	-2 補助金	
		その他分 C	162,881	159,588	3,292	<収益的収入>	
	収 益 的 収 入 計	2,269,461	2,630,833	△ 361,372	緊急整備特別分・利子分	(117,881千円)	
(繰入率)		(4.7%)	(5.5%)	(△ 0.8%)	<資本的収入>		
資 本 的 収 入	出資金 法18	地下鉄整備事業費分 A-1	1,274,000	1,261,000	13,000	B 特例債元利償還金の補助	
		地下鉄整備事業費分 A-2	667,951	751,208	△ 83,257	-1 元金分	
	補助金 法17の3	地下鉄整備事業費分 A-2	667,951	751,208	△ 83,257	-2 利子分	
		地下鉄整備事業費分 A-2	667,951	751,208	△ 83,257	C その他の補助	
	資 本 的 収 入 計	1,941,951	2,012,208	△ 70,257	児童手当の給付に要する所要額	(17,980千円)	
合 計		4,211,412	4,643,042	△ 431,629	基礎年金拠出金に係る公的負担 に要する所要額	(143,501千円)	
参 考	各種乗車料金軽減措置分（運輸収益）		2,431,689	2,403,496	28,193	経営戦略策定費補助金	(1,400千円)
	うち敬老優待乗車証制度負担金		1,929,275	1,903,173	26,102		
	さっぽろ駅交流拠点まちづくり推進事業ほか（資本的収入）		374,855	561,176	△ 186,321		

(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、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、経常利益が95億2,979万円となり、前年度（88億1,356万円）と比較すると、経常収益は減少したものの、減価償却費や支払利息の減少などにより、経常費用の減少が経常収益の減少を上回ったことから、7億1,622万円の増益となった。総利益は、特別損失として北海道胆振東部地震に伴う災害復旧事業費を計上したことにより、94億9,704万円となっている。

最近5年間の損益の推移をみると、平成29年度には経常利益、総利益ともに微減となったが、おおむね増加傾向にあり、そ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る支払利息の減少などが挙げられる。

また、運転資金の面では、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8億747万円の資金剰余となり、平成23年度以降、資金不足を補填するために発行せざるを得なかった資本費負担緩和分企業債は、前年度に引き続き当年度も発行不要となった。

交通局では、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つの経営方針の下、平成30年度までの具体的な取組内容や業績指標を掲げている。計画最終年度である当年度の決算と計画目標を比較すると、経常収支については目標（年平均50億円以上の黒字）を単年度で上回り、当年度は95億2,979万円の黒字、資金残高に関しては、資金不足を発生させないという目標に対して8億747万円の資金剰余、企業債未償還残高は、目標（平成30年度末で残高2,764億円）に対し当年度末で2,611億9,743万円となり、いずれも目標を達成した。

令和元年6月には後継計画として「札幌市交通事業経営計画[令和元～10年度(2019～2028年度)]」を策定し、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対応し、持続可能な経営を目指すため、具体的な取組を定めるところである。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、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り、その財源として企業債が大部分を占めていくと思われることから、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、引き続き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、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、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。