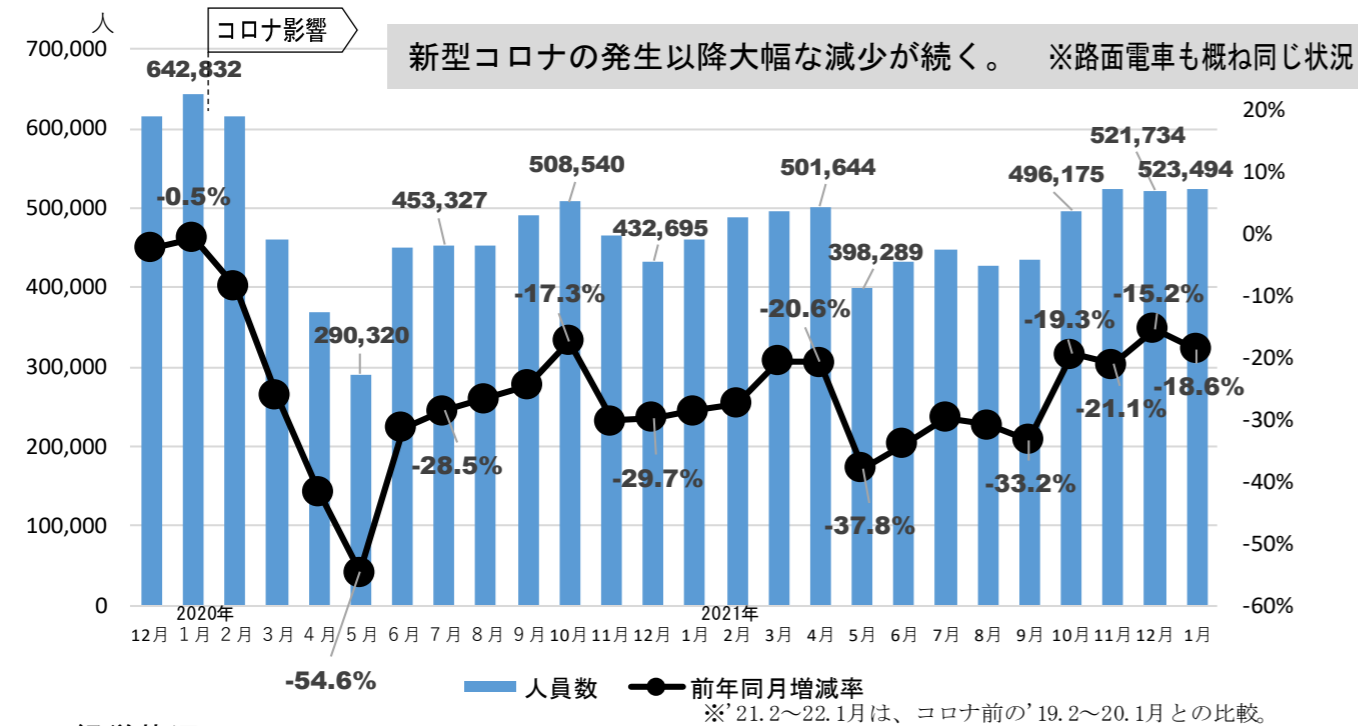


1 地下鉄乗車人員（一日平均）の動向について



2 経営状況について

年度	高速電車事業会計 (地下鉄)			軌道整備事業会計 (路面電車・ $\text{\textcircled{R}}$ )		
	2020 (R2) 決算	21 (R3) 予算	22 (R4) 予算	2020 (R2) 決算	21 (R3) 予算	22 (R4) 予算
当年度	▲422	▲1,021	▲1,650	▲84	▲519	▲417
資金収支 <sup>※1</sup>	▲9,305	▲9,909	▲8,219	▲49	▲482	▲333
高) 特別減収対策企業債 軌) 一般会計長期借入金	9,400	8,280	8,219	-	615	393
年度末	▲7,771	▲17,680	▲25,899	236	368	429
資金残(地財法) <sup>※2</sup>	▲7,771	▲17,680	▲25,899	236	368	429
資金残(健全化法)	1,629	0	0	236	368	429

①15年振りの赤字転落、乗車料の減収が主な要因

年度	'20決	'21予	'22予
乗車料	30,606	32,356	31,737
(19決比)	▲10,859	▲9,109	▲9,728

②乗車料の減収を考慮した施設使用料の減免が主な要因

年度	'20決	'21予	'22予
減免額	▲129	▲549	▲433
施設使用料	665	305	517

③地下鉄は特別減収対策企業債を3か年で約260億円発行、路面電車は一般会計から2か年で約10億円を長期借入れ

④特別減収対策企業債の発行後10年以内の資金不足解消が必要

※1 収入から特別減収対策企業債発行分を除いたもの  
 ※2 地方財政法上の資金残は、特別減収対策企業債の残高を含まない額

3 持続可能な経営に向けた課題

安全安心な運行のため、今後、施設の耐震化や長寿命化に向けた大規模な事業が予定されている。

そこで、乗車料収入の見通しや企業債の償還財源を考慮した財務体質の一層の強化に向けた取り組みを行う必要がある。

地下鉄の主な大規模事業

- 南北線高架部シェルター耐震化・長寿命化  
総事業費：約275億円、2020(R2)~2030(R12)
- 南車両基地改築・耐震化  
総事業費：約321億円、2023(R5)~2033(R15)
- 南北線さっぽろ駅改良  
総事業費：約110億円、2020(R2)~2028(R10)

4 持続可能な経営に向けた対応

(1) 収益構造の改善に向けた対応

事業	SAPICAポイントの見直し
目的	収益構造の改善 市内公共交通ネットワークの維持
事業の概要	SAPICAで乗車した際に貯まるポイント(=SAPICAポイント)の付与率を引き下げる
利用者の影響	定期外利用者の経済的負担が増加
事業者の影響	引き下げるポイント付与率に応じた増収
付与率	乗車人員の推移を見極めたうえで設定する
時期	2022年度中(秋頃を予定)
その他	他のSAPICA取扱事業者(市内民営バス・路面電車)においても、付与率の同時引下げの意向あり

<SAPICAポイントについて>

- SAPICAの共通サービスとして地下鉄・市電・バスで貯まるポイント(定期は対象外)
- 現行付与率は10% ※地下鉄250円区間乗車→25ポイント、バス210円区間乗車→21ポイント
- 事業者による料金割引サービスであり、割引の原資は各事業者の乗車料収入

【参考】他事業者におけるICカードポイント制度の見直し状況

⇒コロナ禍を機にポイントの廃止・縮小が相次いでいる

事業者	状況
福岡市交通局(はやかけん)	ポイントサービスの廃止(2021.12.1~、一部ポイント除く)
京都市交通局(PiTaPa)	付与ポイント率の縮小(9%→月間利用額に応じて0~3%)(2023.4.1)
横浜市交通局(Suica、PASMO)	市営バス利用者にポイント付与するサービスを終了(2021.5.31)
JR九州(SUGOCA)	運賃の1%分を付与するポイントサービスを終了(2021.6.30)

(2) 新しい日常と利便性向上に向けた対応

- ①紙のバス乗継券の廃止(接触機会の減少)  
⇒利用者の減(0.15枚/便・全乗継の3%(R2))、バス事業者から廃止要望あり
- ②定期券購入における環境改善(キャッシュレス化、来所機会の減少)  
⇒購入時のクレジットカード決済導入、通用期間の延長

5 事業費の予算化について

関係予算を2022(令和4)年度当初予算に計上