

# 【高速鉄道事業】経営比較分析表（令和3年度決算）

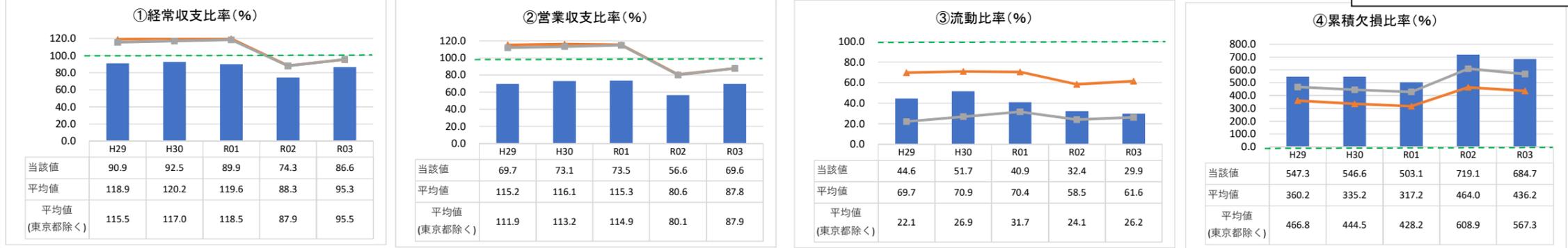
宮城県 仙台市

業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	高速鉄道事業	自治体職員
資金不足比率 (%)	営業路線 (km)	年間走行キロ (千km)	在籍車両数 (両)
	28.7	12,572	144
職員数 (人)	管理の委託割合 (%)	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
492			有

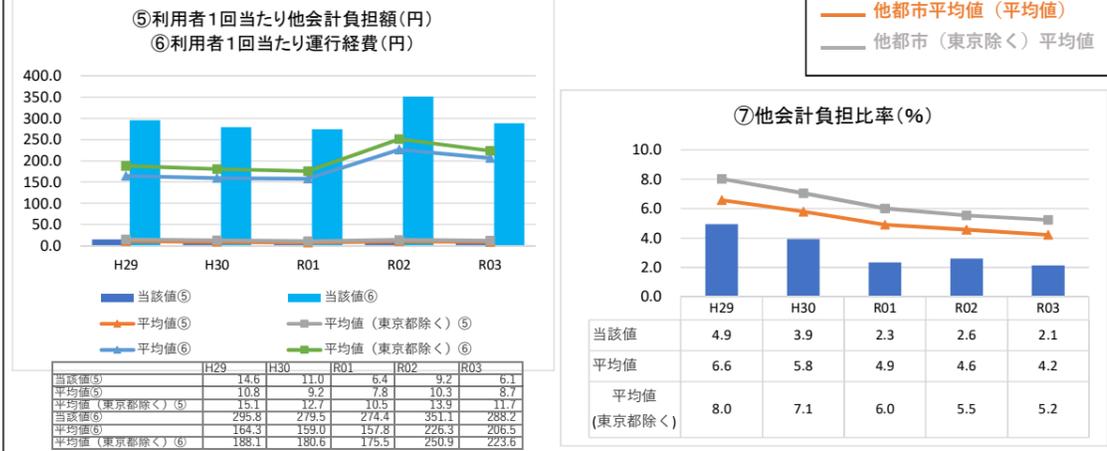
	H29	H30	R01	R02	R03
年間輸送人員 (千人)	88,358	90,893	91,683	69,601	74,982
他会計負担額 (千円)	1,291,275	996,498	588,153	637,322	460,616

## 1. 経営の健全性

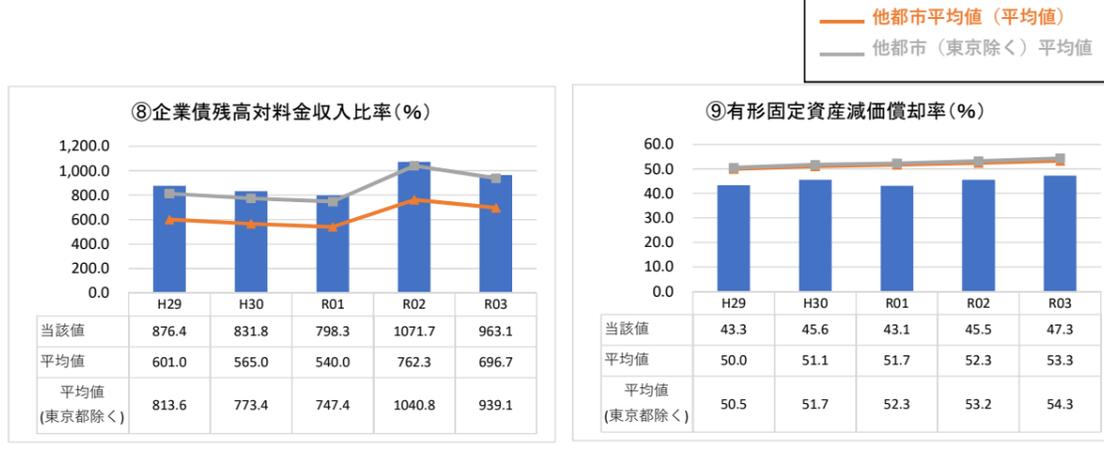
### ○事業の状況



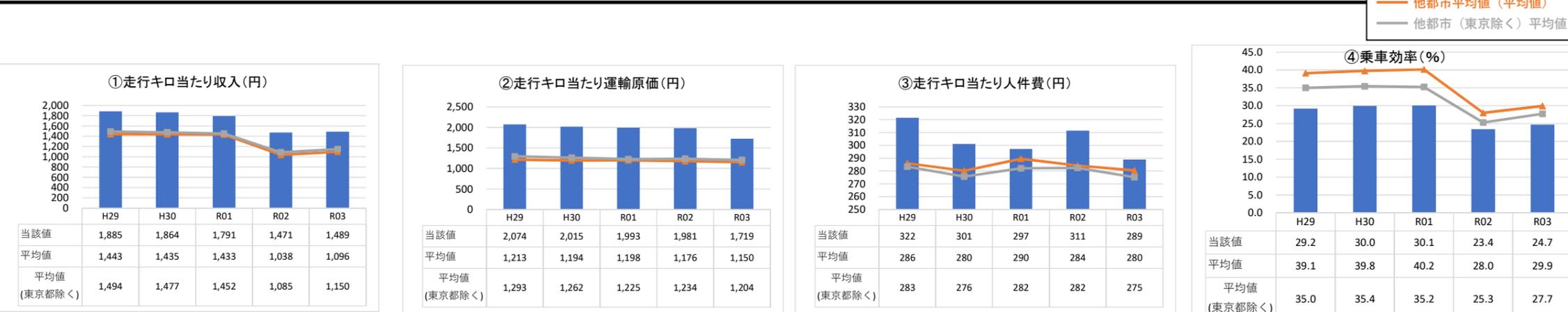
### ○独立採算の状況



### ○資産及び負債の状況



## 2. 経営の効率性



※他都市は公営地下鉄各社の平均（大阪メトロは除く）。他都市（東京除く）は東京都営地下鉄を除く。

### 分析欄

**1. 経営の健全性について**  
 ○事業の状況  
 本市高速鉄道事業においては、令和3年3月に策定した「仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）」に基づき経営改善に取り組んでいる。  
 令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響からの乗車人員の回復により、表①経常収支比率及び表②営業収支比率が対前年度で回復した。  
 単年度損益について引き続き赤字となったことから、累積欠損金は対前年度で増加となり、表④累積欠損比率も依然として高い水準にある。  
 資金繰りの悪化に対して、特別減収対策企業債29億円を起債した。表③のとおり流動比率は29.9%と低水準にはあるものの、東京都を除く他都市平均値は上回っている。  
 ○独立採算の状況  
 表⑤のとおり利用者1回当たり運行経費は対前年度で62.9円減少したが、これは前掲の乗車人員の回復による運行効率化によるものと考えられる。  
 一般会計の負担額は令和3年度で約5億円で、表⑦のとおり低い水準にあり、適切な状況である。  
 ○資産及び負債の状況  
 表⑧のとおり、有形固定資産減価償却率は南北線施設設備の老朽化に伴い上昇傾向にあるが、平成27年の東西線開業等により、他都市平均値よりは低水準となっている。

### 2. 経営の効率性について

表①～③のとおり走行キロ当たりの収入・費用ともに高い状態にあるが、本市地下鉄は、営業キロが他都市と比べて短く、車両走行キロも小さいことから、（キロ当たりの収入は多くなる一方、走行キロに関わらず要する運行経費の分、キロ当たりの費用も高くなってしまったため）指標値から単純に効率性を比較することは困難であると思料。  
 乗車効率は、他都市と比べて乗客一人当たりの乗車距離（輸送人キロ）が小さいことが要因となり、やや低くなっている。

### 3. 全体総括

東西線建設事業に係る企業債償還が本格化し、経営計画期間中である令和3年度からの10年間で700億円以上を償還するほか、開業から35年を経過した南北線においては、車両更新をはじめとした大規模な施設設備の更新を予定していることから、資本的支出の増大が見込まれている。  
 さらに、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対応するため、特別減収対策企業債の借入を行っているが、当該企業債の償還が令和4年度より開始することから、資金収支は極めて厳しい見通しである。  
 そのため、投資の選択と集中により建設改良費の絞り込みを行う必要があるほか、駅業務委託の拡大や運賃水準について再検討を行う等、経営計画に掲げている取り組みを着実に進め、引き続き経営改善に努めていく。