

公営交通事業について

令和4年7月26日

総務省自治財政局公営企業経営室

【目次】

1. 都市高速鉄道(地下鉄)事業の概要	・・・ p.	2
2. 軌道(路面電車)事業の概要	・・・ p.	8
3. 自動車運送(バス)事業の概要	・・・ p.	13
4. 新型コロナ感染拡大防止対策に伴う対応	・・・ p.	17

1. 都市高速鉄道(地下鉄)事業の概要

都市高速鉄道事業一覧

令和3年3月31日現在

団体名	事業開始	路線数	営業キロ	1日あたり 輸送人員（千人）	営業損益 （千円）	経常損益 （千円）
札幌市 	昭和46年	3 路線	48.0km	446	▲ 2,985,806	▲ 982,311
仙台市 	昭和62年	2 路線	28.7km	191	▲ 9,907,711	▲ 6,284,093
東京都 	昭和35年	4 路線	109.0km	1,918	▲ 23,529,241	▲ 14,584,672
横浜市 	昭和47年	3 路線	53.4km	484	▲ 4,429,827	▲ 2,695,199
名古屋市 	昭和32年	6 路線	93.3km	949	▲ 11,330,259	▲ 8,689,250
京都市 	昭和56年	2 路線	31.2km	267	▲ 7,248,156	▲ 5,391,842
神戸市 	昭和52年	2 路線	38.1km	230	▲ 5,277,033	▲ 4,150,221
福岡市 	昭和56年	3 路線	29.8km	304	▲ 6,008,214	▲ 3,663,128

出典：地方公営企業決算状況調査

【参考】

団体名	事業開始	路線数	営業キロ	1日平均輸送人員 （千人）	営業損益 （千円）	経常損益 （千円）
東京地下鉄 （東京メトロ） 	昭和2年	9 路線	195.0km	4,985	▲ 44,251,124	▲ 49,161,893
大阪市高速電気軌道 （大阪メトロ） 	昭和8年	9 路線	137.8km	1,822	▲ 7,986,672	▲ 7,777,751

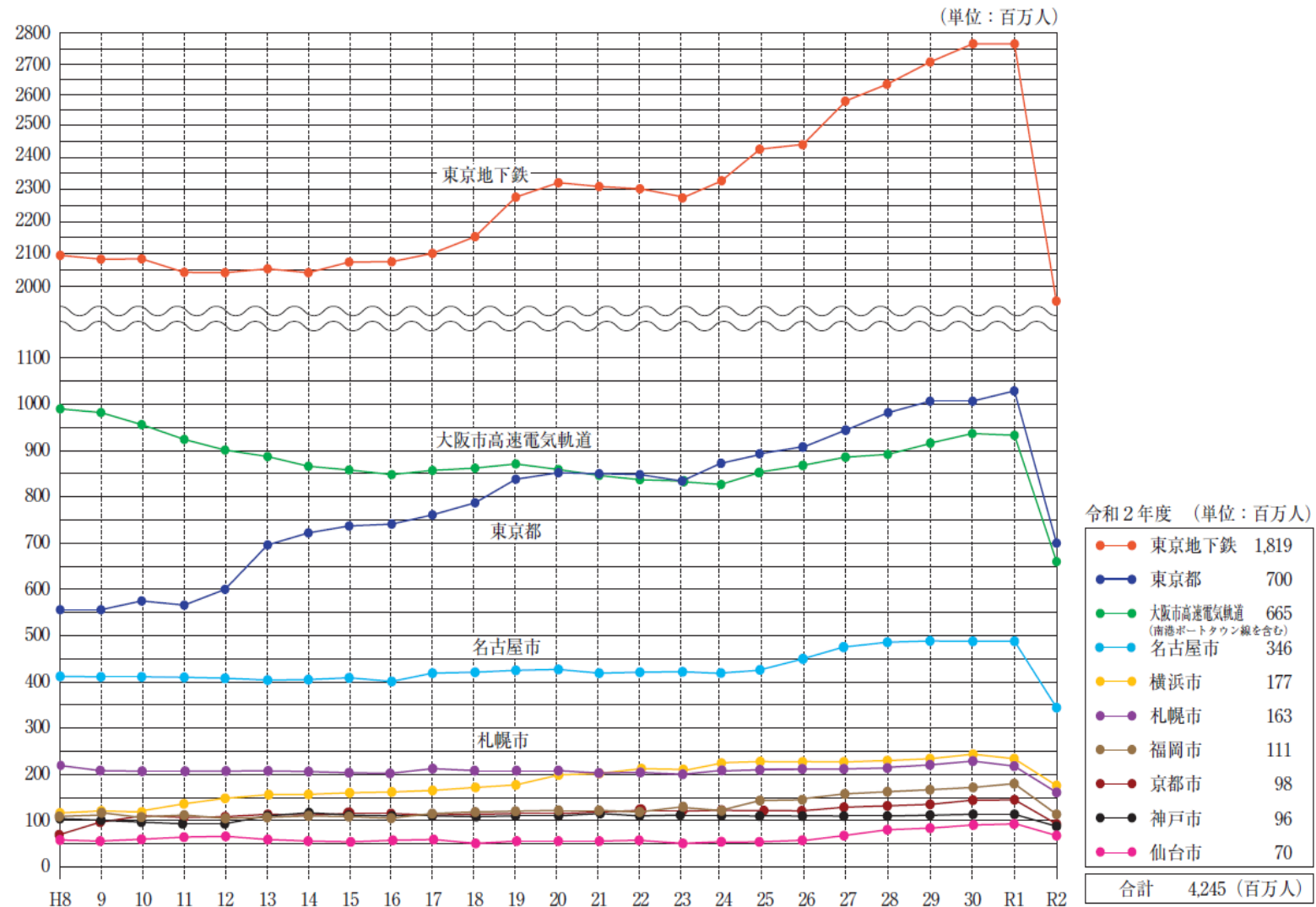
出典：「地下鉄事業の現況」（日本地下鉄協会）

（注1）平成30年4月1日より、大阪市交通局は民営化され、大阪市高速電気軌道（株）に移行した。

（注2）大阪市高速電気軌道は南港ポートタウン線（新交通）を含む。

都市高速鉄道事業 輸送人員の推移

東京地下鉄・大阪市高速電気軌道・8都市公営地下鉄年度別事業者別輸送人員の推移



出典：日本地下鉄協会HP

都市高速鉄道事業の経営状況（大阪市を除く場合）

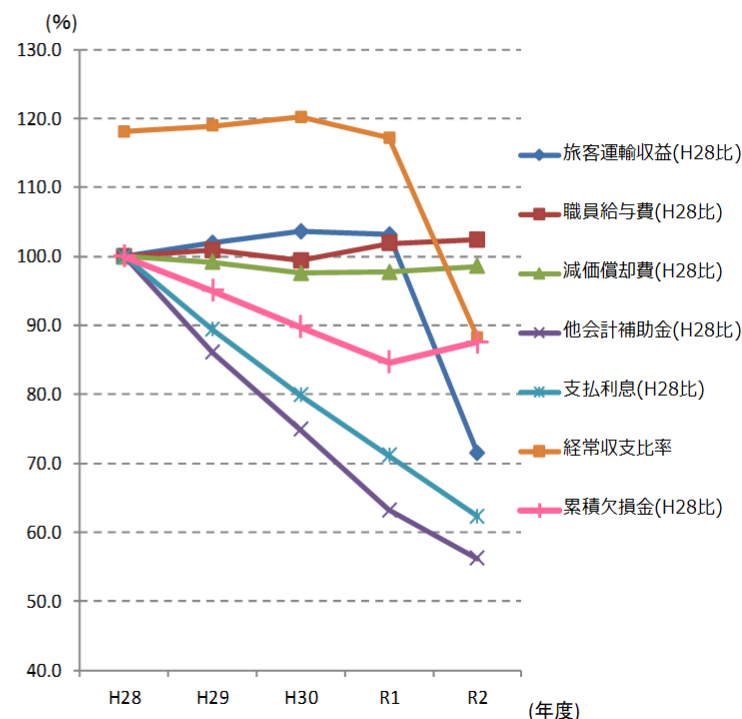
- ・事業全体の営業損益は**707億16百万円の赤字**となっており、8事業全てで営業赤字を計上している。また、事業全体の経常損益は**464億41百万円の赤字**となっており、8事業全てで経常赤字を計上している。
- ・減価償却費と支払利息が経常費用の約半数を占めるなど、**固定資産形成に伴う費用の割合が大きいことが特徴**。
- ・旅客運輸収益は平成26年度から増加していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、平成28年度と比較して**1,069億89百万円（28.5%）減少**している。一方、支払利息は、企業債の償還が進んでおり平成28年度から**175億72百万円（37.7%）減少**している。
- ・累積欠損金については、平成28年度から1,939億21百万円（12.4%）減少しているものの、**未だ多額の累積欠損金が残っている**。

（単位：百万円、%）

項 目	年 度	H28 (A)	H29	H30	R1	R2 (B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$
営業収益		404,013	411,333	417,449	415,952	294,210	△ 27.2
うち旅客運輸収益		375,561	382,921	389,173	387,491	268,572	△ 28.5
営業費用		353,100	356,918	359,639	369,003	364,926	3.3
うち職員給与費		92,951	93,815	92,375	94,692	95,169	2.4
うち減価償却費		150,610	149,321	146,938	147,173	148,383	△ 1.5
営業損益		50,913	54,415	57,810	46,949	△ 70,716	△ 238.9
営業外収益		75,728	68,215	61,492	58,264	55,008	△ 27.4
うち国庫(県)補助金		40	40	36	49	793	1,882.5
うち他会計補助金		30,813	26,507	23,074	19,463	17,317	△ 43.8
うち長期前受金戻入		37,433	36,239	35,879	35,251	34,443	△ 8.0
営業外費用		53,223	46,358	38,817	35,580	30,733	△ 42.3
うち支払利息		46,588	41,645	37,207	33,145	29,016	△ 37.7
経常損益		73,417	76,272	80,485	69,633	△ 46,441	△ 163.3
特別利益		284	1,547	1,859	534	1,144	302.8
特別損失		491	952	33	2,498	402	△ 18.1
純 損 益		73,210	76,867	82,311	67,669	△ 45,698	△ 162.4
経常収支比率		118.1	118.9	120.2	117.2	88.3	-
総収支比率		118.0	119.0	120.7	116.6	88.5	-
累積欠損金		1,559,048	1,481,597	1,399,287	1,319,469	1,365,127	△ 12.4

（出典）地方公営企業決算状況調査

注：大阪市を除く数値



主な国の予算措置

3 都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道整備事業費補助)

令和4年度要求額 12,167百万円
(前年度 4,905百万円) 【公共】【継続】

地下高速鉄道は、都市における基本的な社会資本であり、国民の日常生活に密接に関連した施設として、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、その整備の必要性及び緊急性は極めて高い。このため、新線建設費、耐震対策工事費、浸水対策工事費及び大規模改良工事費の一部を補助し、地下高速鉄道の建設を促進する。

○補助の概要 (地下高速鉄道整備事業費補助)

- ・補助率……………補助対象建設費の35%
- ・補助対象事業……新線建設、耐震対策工事、浸水対策工事及び駅施設の大規模改良工事
- ※地方公共団体も同様の補助を実施。
- ・補助対象事業者……………公営地下鉄事業者
(札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市)
- ・東京地下鉄(株)
- ・準公営地下鉄事業者
(大阪市高速電気軌道(株)、関西高速鉄道(株))

○新線建設

- ・新線建設を推進

○なにわ筋線整備事業

- ・建設区間：
北梅田～JR難波/南海新今宮
(7.2km)
- ・開業予定：令和12年度末

○福岡市七隈線延伸事業

- ・建設区間：天神南～博多
(1.4km)
- ・開業予定：令和4年度



○耐震対策

- ・地下鉄利用者の安全確保のため駅・高架橋等の耐震対策工事を推進



高架橋の耐震対策

○浸水対策

- ・浸水被害が想定される地下駅等(出入口、トンネル等)について、止水板や防水ゲート等による浸水対策を推進。



止水板



防水扉



防水ゲート

○駅施設の大規模改良

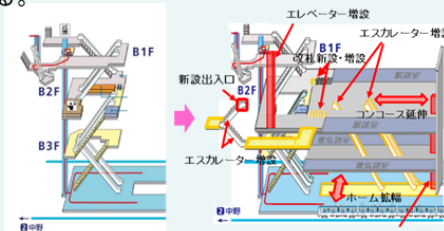
- ・エレベーター等の整備によりバリアフリー化を推進。
- ・接触転落事故等に対応するため、可動式ホーム柵の設置を推進。
- ・平面交差箇所の立体交差化、ホーム・コンコースの拡充等により列車運行の円滑化を図る。



バリアフリー化



可動式ホーム柵の設置



列車遅延・運行円滑化対策

都市高速鉄道事業に係る主な地方財政措置について（令和4年度）

…交付税措置があるもの

…かつて交付税措置があったもの

国庫補助事業

国庫補助事業として行う新線建設、耐震補強等の建設改良事業費に対する措置

出資 20%	国庫補助 25.2%	企業債 26.8%
	一般会計補助 28.0%	

① 一般会計繰出の対象： 出資（20％）・補助（28％）

② 地方債措置の対象： ①

③ 交付税措置の対象： なし※

※ ただし、H22年度までに整備方針を策定したものは対象（算入率45％）

単独事業

地方単独事業として行う新線建設、耐震補強等の建設改良事業費に対する措置

出資 20%	企業債 80%
-----------	------------

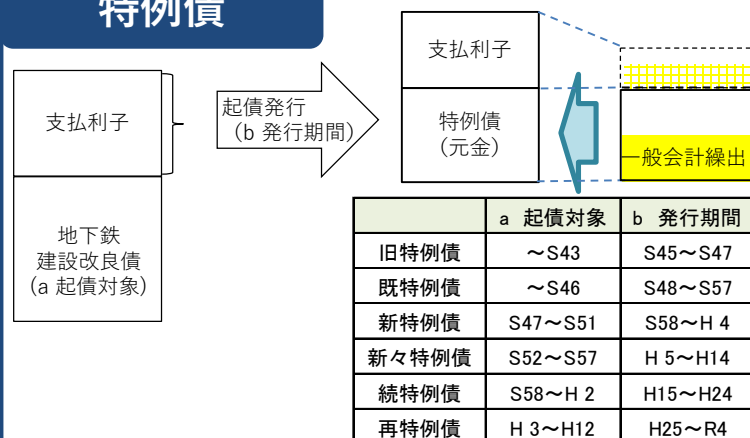
① 一般会計繰出の対象： 出資（20％）

② 地方債措置の対象： ①

③ 交付税措置の対象： なし※

※ ただし、H22年度までに整備方針を策定したものは対象（算入率45％）

特例債



地下鉄事業の経営健全化に資するため、一定の期間に発行した地下鉄建設改良費にかかる企業債の利子相当額に対する措置※1

① 地方債措置の対象： 対象年度に発行した地方債の支払利息

② 一般会計繰出の対象： ①の元金※2

③ 交付税措置の対象： ②（算入率45％※3）

※1 再特例債は累積欠損金を有する団体に限り対象

※2 新々特例債及び続特例債は1.2％を上限に利子も対象

※3 新々特例債以前は算入率60％

2. 軌道(路面電車)事業の概要

公営軌道事業の沿革

開始

- ・ 明治36年 大阪市が築港～花園橋間で開業
- ・ その後、東京市、神戸市、横浜市、名古屋市が既存の民営電車を買収して開業

昭和

- ・ 昭和30年代に入ると旅客輸送人員に占めるバスシェアの拡大、地下鉄建設の進捗、昭和40年代からのモータリゼーションの進展によるマイカーの急増等により経営が悪化し、昭和41年度には全事業が赤字
- ・ 事業数は昭和39年の16事業をピークに減少

平成

- ・ 平成19年 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律制定
→軌道法の特例として、軌道整備事業及び軌道運送事業の上下分離規定が定められる

現在(令和3年3月31日)

- ・ 事業数：5事業（札幌市、函館市、東京都、熊本市、鹿児島市）
- ・ 鉄軌道事業全体の年間輸送人員に占める公営企業の割合：0.2%
- ・ 経常損益：黒字0事業、赤字5事業
- ・ 営業損益：黒字0事業、赤字5事業

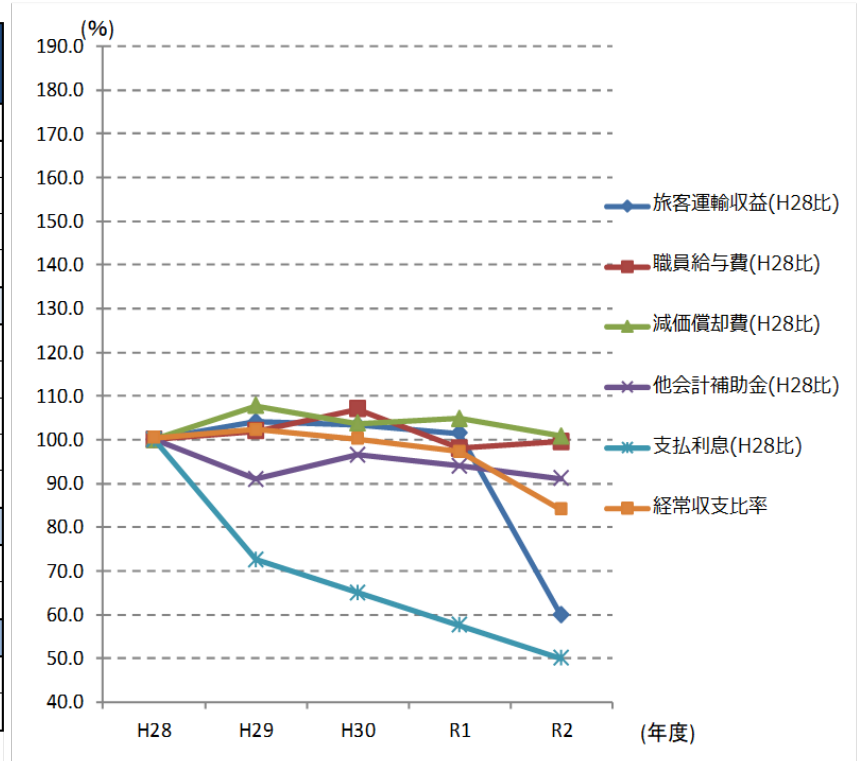
軌道事業の経営状況

- ・事業全体の**営業損益**は平成28年度から令和2年度まで**赤字**となっており、令和2年度は**39億96百万円の赤字**が生じている。事業別に見ると全5事業が営業赤字を計上している。
- ・事業全体の**経常損益**は**18億40百万円の赤字**が生じている。事業別に見ると、5事業全てで経常赤字を計上している。

(単位：百万円、%)

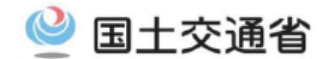
年度 項目	H28	H29	H30	R1 (A)	R2 (B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$
営業収益	8,324	9,004	8,539	8,269	5,799	△ 29.9
うち旅客運輸収益	7,308	7,609	7,546	7,414	4,371	△ 41.0
営業費用	9,932	10,441	10,344	10,435	9,795	△ 6.1
うち職員給与費	4,252	4,333	4,550	4,167	4,233	1.6
うち減価償却費	2,296	2,472	2,381	2,406	2,314	△ 3.8
営業損益	△ 1,608	△ 1,437	△ 1,805	△ 2,167	△ 3,996	84.4
営業外収益	4,631	8,200	4,095	2,834	3,914	38.1
うち他会計補助金	857	780	827	805	781	△ 3.0
うち長期前受金戻入	792	845	850	880	1,001	13.8
営業外費用	2,977	6,373	2,268	977	1,759	80.0
うち支払利息	80	58	52	46	40	△ 13.0
経常損益	46	390	22	△ 309	△ 1,840	495.5
特別利益	4,636	71	17	36	74	105.6
特別損失	240	322	872	25	37	48.0
純 損 益	4,442	139	△ 832	△ 299	△ 1,803	503.0
経常収支比率	100.4	102.3	100.2	97.3	84.1	-
総収支比率	133.8	100.8	93.8	97.4	84.4	-

(出典) 地方公営企業決算状況調査



主な国の予算措置

利用環境の改善(LRTシステムの整備)



訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービス利便向上促進事業）
観光振興事業費補助金（公共交通利用環境の革新等事業）
地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、公共交通の利用環境改善(LRT導入)を支援

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国：1／3以内等
3. 補助対象設備 LRT整備計画に基づき実施される
LRTシステムの整備に要する経費
(低床式車両(LRV)、停留施設、制振軌道等)



低床式車両(LRV)の導入



停留施設の整備



レールの制振性の向上

軌道事業に係る主な地方財政措置

＜地方財政措置（ＬＲＴシステムの整備に要する経費）＞ ※平成19年度から

高機能路面電車システムであるＬＲＴシステムの構築を促進する事業を行う場合に、国庫補助事業の対象となったＬＲＴシステム整備事業に係る建設改良費の４分の１について、公営企業会計に補助するための一般会計における地方債の発行、一般会計から公営企業会計への繰出しといった地方財政措置が講じられている。

公営企業における事業費

国庫補助金	一般会計負担 (事業費の1/4以下)	公営企業負担
-------	-----------------------	--------

※一般会計から公営企業会計に対する繰出しの基準が事業費の４分の１となっている。

3. 自動車運送(バス)事業の概要

公営バス事業の沿革

開始

- ・大正13年、東京市が関東大震災によって被害を受けた路面電車を復旧するまでの間、応急措置として開業。

昭和

- ・昭和40年代後半以降、モータリゼーションの進展等によって道路混雑による輸送効率の低下や定時制の喪失等によりバス離れが加速し、事業数は昭和55年の58事業をピークに減少。

平成

- ・平成14年 道路運送法改正
事業への参入・退出等の規制が緩和されたことにより、各地で民間譲渡や廃止が行われる。

道路運送法改正内容

(参入規制)	路線ごとの免許制	→	事業者ごとの許可制
(運賃規制)	認可制	→	上限を認可し、その範囲内で届出
(退出規制)	許可制	→	事前届出制（原則6月前）

現在(令和3年3月31日)

- ・事業数：23事業
- ・バス事業全体の年間輸送人員に占める公営企業の割合：20.1%
- ・経常損益：黒字 5事業、赤字 18事業
- ・営業損益：黒字 0事業、赤字 23事業

公営バス 実施団体一覧

令和 3 年3月31日時点

区分	経営団体		団体数
都県	東京都、長崎県		2
政令市 ※ 1	仙台市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、神戸市、北九州市		7
市	青森県	青森市、八戸市	11
	山梨県	南アルプス市	
	長野県	伊那市	
	大阪府	高槻市	
	兵庫県	伊丹市	
	島根県	松江市	
	山口県	宇部市	
	徳島県	徳島市	
	佐賀県	佐賀市	
	鹿児島県	鹿児島市 ※ 2	
町村	東京都	三宅村、八丈町	2
企業団	鹿児島県	沖永良部バス企業団	1

法適用企業 計 23事業

※ 1 大阪市は、平成30年4月1日に民営化され、大阪シティバスに移行。

※ 2 鹿児島市は 3 9 路線のうち、鹿児島交通と南国交通に 1 0 路線ずつ計 2 0 路線を移譲した。移譲日は令和2年4月1日（一部令和3年4月1日）。

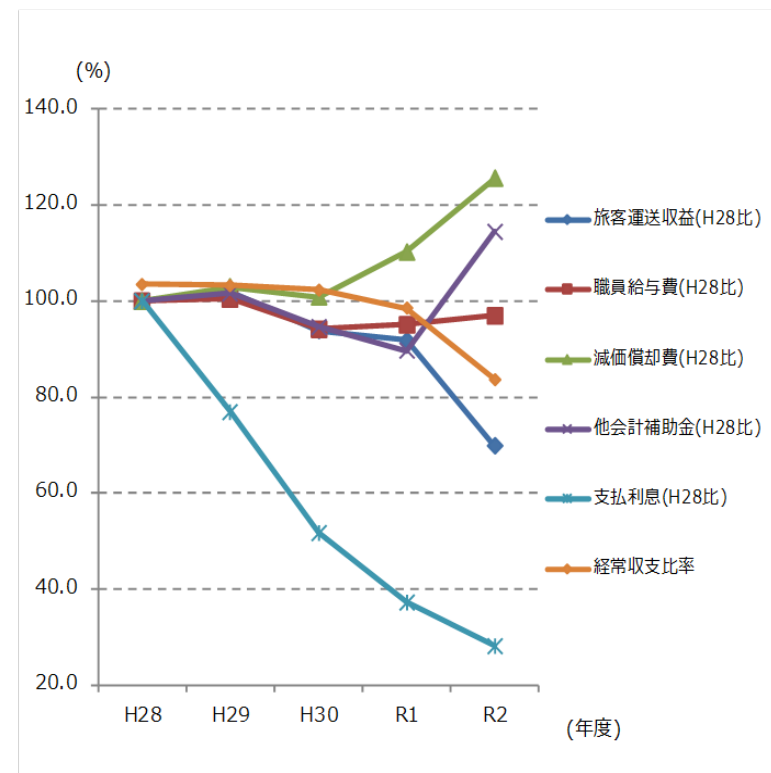
バス事業の経営状況

- ・事業全体の**営業損益は455億54百万円の赤字**となっており、大阪市を除く23事業全てで営業赤字を計上している。他会計補助金が148億81百万円計上されているが、事業全体の**経常損益は261億33百万円の赤字**となっており、事業別に見ると、24事業中5事業が経常黒字を計上している。
- ・**職員給与費が総費用の半数以上を占めていることが特徴**である。
- ・近年、旅客運送収益に対する職員給与費の割合は減少傾向にあったが、退職給付金の増加や新型コロナウイルス感染症の影響による旅客運送収益の減少等により、平成28年度以降高い水準となっている。
(平成30年度62.8% 令和元年度64.8% 令和2年度86.9%)

(単位：百万円、%)

年 度	H28	H29	H30	R1	R2	(B) - (A)
項 目				(A)	(B)	(A)
営業収益	155,754	159,036	147,869	145,704	113,455	△ 22.1
うち旅客運送収益	146,095	149,085	137,043	134,205	102,006	△ 24.0
営業費用	165,340	169,258	158,637	162,133	159,008	△ 1.9
うち職員給与費	91,373	91,789	86,127	86,965	88,600	1.9
うち減価償却費	10,997	11,315	11,086	12,122	13,810	13.9
営業損益	△ 9,586	△ 10,222	△ 10,768	△ 16,429	△ 45,554	177.3
営業外収益	17,113	17,297	16,225	15,536	21,068	35.6
うち国庫(県)補助金	501	500	490	517	2,576	398.3
うち他会計補助金	13,000	13,209	12,307	11,650	14,881	27.7
うち長期前受金戻入	1,616	1,527	1,198	1,117	1,298	16.2
営業外費用	1,683	1,520	1,580	1,597	1,648	3.2
うち支払利息	386	297	200	144	109	△ 24.3
経常損益	5,844	5,555	3,878	△ 2,490	△ 26,133	949.5
特別利益	7,221	42,480	1,939	406	385	△ 5.2
特別損失	577	9,276	412	168	536	219.0
純 損 益	12,488	38,759	5,404	△ 2,252	△ 26,283	1,067.1
経常収支比率	103.5	103.3	102.4	98.5	83.7	-
総収支比率	107.5	121.5	103.4	98.6	83.7	-

(出典) 地方公営企業決算状況調査



4. 新型コロナウイルス感染拡大防止対策に伴う対応

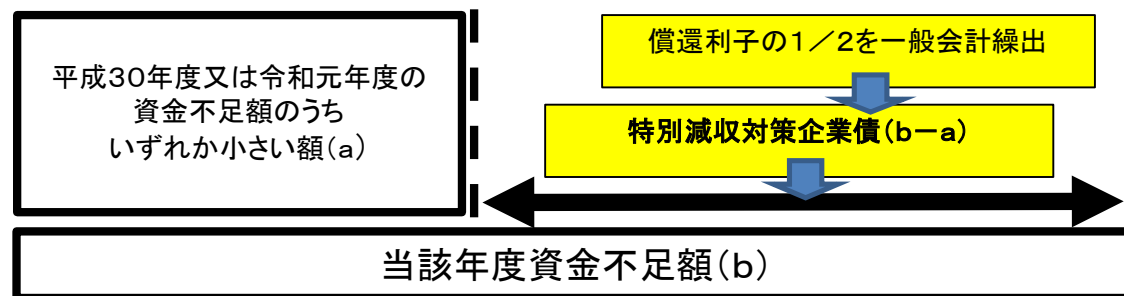
新型コロナウイルス感染症に係る公営企業の特別減収対策企業債について

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等により、公営企業において大幅な収入減が発生していることから、交通、病院など住民生活に不可欠な公営企業の資金繰りを円滑にするため、令和2年度に資金手当措置として「特別減収対策企業債」の制度を創設。

新型コロナウイルス感染症の影響により令和4年度も公営企業の減収が発生する恐れがあることから、同感染症に伴う減収による資金不足について、令和4年度も引き続き「特別減収対策企業債」の制度を継続。

＜措置の内容＞

- 新型コロナウイルス感染症により資金不足額が発生又は拡大する公営企業は、当該不足額について資金手当に係る企業債が発行できる（特別減収対策企業債）。
- 発行済の特別減収対策企業債の償還利子の1／2の額を一般会計から繰出し。
なお、当該繰出しには特別交付税措置（措置率0.8）を講じる。
- 償還年限は原則15年以内



＜発行実績等＞

（単位：億円）

	令和2年度（発行実績）			令和3年度（同意等実績）		
		県・政令市	市町村		県・政令市	市町村
統計（全事業）	783	580	203	607	568	39
うち 交通事業	532	525	6	584	568	16
うち 病院事業	247	54	192	20	－	20
うち 下水道事業	3	－	3	0	－	0
うち 観光その他事業	1	－	1	2	－	2
うち 簡易水道事業	0	－	0	0	－	0