

《要約版》 公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書
(平成14年3月 社団法人公営交通事業協会)

1. はじめに

- (1) 公営地下鉄事業は、平成12年度末時点において、9都市（札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市）26路線、延べ473kmで運営されている。
- (2) 地下鉄は、都市における大量の輸送需要に対応し、都市機能を維持・向上させる重要な都市基盤であるが、巨額の建設費に伴う資本費（減価償却費・支払利息）負担が非常に大きく、収支採算性を確保するのに極めて長期間を要する。
- (3) 公営地下鉄事業は、現在いずれも極めて厳しい経営状況にある。すなわち、12年度決算における公営地下鉄事業全体の累積欠損金は2兆3,454億円、不良債務は1,117億円に上っている。
- (4) 本研究会では、公営地下鉄事業の経営が厳しい状況となっている要因を分析するとともに、今後、公営地下鉄事業の経営を中長期的に健全化させるための財政支援・財務処理の在り方について検討した。

2. 都市交通インフラとしての地下鉄

(1) 地下鉄の意義

地下鉄は、大都市内部における大量高速輸送を可能にする大量型鉄道であり、高速性、定時性、安全性に優れ、都市の大量輸送需要に適った輸送能力を有する。また、地下鉄は、主要な交通機関の中で二酸化炭素排出原単位が最小である等、環境に優しい交通機関でもある。

さらに、地下鉄は、沿線の開発促進や住民の行動範囲の広範化に資する等、都市の活性化に貢献している。

(2) 地下鉄の採算性

路線ごとの収支状況を見ると、純損益、経常損益又は償却前損益が単年度黒字となっている路線もある。

純損益黒字の路線	札幌市南北線、名古屋市東山線、大阪市御堂筋線
経常損益黒字の路線	札幌市南北線、東京都浅草線、名古屋市東山線、大阪市御堂筋線
償却前損益黒字の路線	札幌市南北線、東京都浅草線・三田線・新宿線、名古屋市東山線・名城線、大阪市御堂筋線・谷町線・四つ橋線、神戸市山手・西神線

黒字路線の特徴としては、1日1km当たりの旅客運輸収益が営業費用を19%以上上回っていること、1日1km当たり17,000人以上の輸送人員があること、1km当たり建設費が低廉で資本費の額が小さいこと等が挙げられる。

(3) 今後地下鉄が整備されるべき地域

運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月)では、大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率の緩和に係る指標を設定するとともに、地球環境問題に対応した環境負荷の少ない交通体系の形成等、新たな社会的ニーズに的確に対応した鉄道整備を、極めて厳しい財政事情の中で効率的かつ重点的に推進することを、今後の鉄道整備の基本的方向として掲げている。

今後の地下鉄整備は、通勤・通学混雑の緩和のために地下鉄整備が必要な地域や、環境負荷軽減・道路混雑緩和のために自動車交通から地下鉄への転換が必要とされる地域等、鉄道整備の必要性や効果が高い地域において、引き続き行われるべきと考えられる。

3. 地下鉄整備財源と基本的な考え方

(1) 地下鉄建設費補助制度

地下鉄建設に対する国の補助制度は、昭和37年度の創設以降、利差補給方式から運営費補助方式への変更、補助率の引上げ、出資比率の引上げ、運営費補助方式から資本費補助方式への変更、分割交付形式から建設当年度一括交付方式への転換等、逐次充実が図られて現在に至っている。

補助制度が充実してきたにもかかわらず、公営地下鉄事業の経営は依然として厳しく、累積欠損金や不良債務を抱えている状況にある。その基本的な構造は以下のようになっていると考えられる。

a) 沿線開発の遅れや地域経済の停滞等を反映して旅客運輸収益が当初見込みを下回り、(又は、減少傾向に転じ、)減価償却費及び支払利息を賄うことができなくなっているため、純損益が当初見込み以上に厳しくなっている(又は、収益改善を図ることができなくなっている)。

b) 資産耐用年数に比較して企業債償還期限が短いため、企業債元本償還額が減価償却費を上回っており新たな資金手当が必要となっていることや、旅客運輸収益の伸び悩み等により純損益が計画に比べて悪化している等のため資金手当に係る企業債残高が増嵩し、それに伴って企業債支払利息が当初見込みを上回っていることにより、企業債元利償還の財源不足が常態化しており、資金手当が付かない場合には、不良債務が発生することになる。

(2) 企業債の償還財源

公営地下鉄事業者は、総事業費のうち、出資や補助によって助成されるもの以外は企業債を発行して資金調達を行っており、当該企業債に係る元金及び利息については、後年度、旅客運輸収益からランニングコスト(人件費、動力費、修繕費等)を除いた額によって、償還が行われることとなる。

企業債の償還可能額の一つの基準としては、旅客運輸収益からランニングコストを除いた額(=単年度の元利償還財源)に企業債償還年数を乗じて得られた額(=将来にわたっての償還可能総額)を、企業債発行金利から導かれる割引率を用いたディスカウント・キャッシュフロー方式によって求められる現在価値が、これに当たり得ると考えられるが、この場合、現行データに基づく試算によると、企業債発行金利が2%であっても、50年を上回る償還期限を要する。

他方、単年度の元利償還財源を「(経常収益 - 特例債利息補助金) - (経常費用 - 資本費)」とする考え方によった場合には、企業債発行金利2%のときに償還期限40年、企業債発行金利3%のときに償還期限60年で企業債の元利償還が可能になる。

(3) 地下鉄事業特例債制度

地下鉄事業特例債制度は、公営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係る企業債の利息相当額を対象として特例債の発行を認めるとともに、当該特例債の元金及び利息について所要の財政措置を講じるものである。

本制度は、昭和45年度に創設されて以来、数次にわたり、特例債の発行対象となる企業債の利息の範囲及び特例債に対する財政措置が変更されている(旧特例債 既特例債 新特例債 新々特例債)。

特例債制度は、支払利息の一部について償還の繰延を行うとともに一般会計で負担するという意味で、地下鉄建設事業債の償還期限延長効果及び財政支援効果を持っており、これまで地下鉄事業の経営改善に大きく貢献してきている。現行の新々特例債の発行及び新々特例債の利息に対する現行の助成措置は平成14年度までの措置となっており、平成15年度以降の取扱いが課題となっている。

(4) 緩和債

緩和債は、地下鉄事業が抱える多額の資本費負担を緩和することを目的として、昭和59年から発行が認められたものである。

緩和債は、不良債務の発生要因を総合的に考慮して、不良債務の増加を抑えるため、支払利息の範囲内で、不良債務の増加見込額を後年度に繰り延べるものであるが、これは、実質的に資金不足額の資金手当を行っていることを意味している。

4. 地下鉄財政の現状と課題

A. 財務処理の問題

(1) 資本剰余金の取扱い

資本剰余金としての計上の是非及び資本剰余金取崩しの可否

ア) 特例債元金償還補助金

a) 現状

- ・多くの団体において、特例債元金償還補助金を資金的収入と位置付け、貸借対照表に資本剰余金として計上している。
- ・一方、損益勘定では、企業債利息の支払いによって毎年度欠損が生じ、それに伴い、貸借対照表上の累積欠損金が増大している。

b) 問題点

財務諸表が経営実態を正確に反映したものになっていないとも言える。

c) 対応の方向

- ・今後の特例債元金償還補助金については、損益勘定に計上する方向で検討するのが適当であると考えられる。
- ・現在貸借対照表上に資本剰余金として計上されているもののうち、既往の特例債元金償還補助金の部分については、それぞれの地下鉄の経営状況等によ

っては、累積欠損金を埋めるために議会の議決を経てこれを取り崩すことも適当であると考えられる。

1) 分割補助金

a) 現状

- ・平成2年度以前に採択された路線に係る分割補助金については、平成2年度までは営業外収益として企業債支払利息に充当されていたが、平成3年度以降は資本的収入となって元金償還金に充当され、貸借対照表に資本剰余金として計上されるようになった。
- ・その結果、従前の財務処理と比較して、損益勘定で欠損額が増加することとなり、貸借対照表上の累積欠損金が増大している。

b) 問題点

当該分割補助金が、再投資時に備えて留保する必要のない補助金という性格を有し、みなし償却の対象とすることが適当な補助金であるとするれば、資本剰余金と累積欠損金が両立する形で計上されていることは必ずしも適当ではない。

c) 対応の方向

- ・現在貸借対照表上に資本剰余金として計上されているもののうち、既往の分割補助金の部分については、それぞれの地下鉄の経営状況等によっては、累積欠損金を埋めるために議会の議決を経てこれを取り崩すことも適当であると考えられる。
- ・なお、今後の分割補助金については、地下鉄建設費補助金が資本費（建設費）補助として資本的収入に計上されることに変わりがないことから、引き続き資本的収入として処理する方向で検討すべきである。

建設費補助金の「みなし償却」の適否

ア) 地下鉄建設費補助金

a) 現状

- ・平成3年度からは、従前運営費補助として収益的収入に計上されていた国及び地方公共団体一般会計補助金が、資本費（建設費）補助として資本的収入に計上され、貸借対照表上も資本剰余金として計上されることとなった。

b) 問題点

- ・地下鉄の場合、建設費補助金が必ずしも再投資のために留保すべき財源としてではなく、利用者から料金回収すべきでない経費の財源として交付される趣旨のものであると考えれば、「みなし償却」を行わないことは現世代の利用者に過剰に重い負担を課しているのではないかとの疑問等が生じる。
- ・一般会計と公営企業の負担の原則から、利用者から料金回収すべきでない経費の財源として補助を行っているときに、当該補助金相当額を含めて料金回収しようとする場合には、本来の補助の趣旨に反するとともに、損益計算上で経常的に欠損が生じその結果累積欠損金の実態以上に増大するなど財務諸表が経営実態を正確に反映したものにならないこととなる。

c) 対応の方向

- ・地下鉄の場合、再投資財源として内部留保すべき資金規模は初期投資に比較

して小さくなるものと考えられること等から、地下鉄建設費補助金をもって取得された固定資産は「みなし償却」の対象とすることが適当であると考えられる。

- ・なお、この考え方が是とされる場合には、地下鉄建設費補助金について「みなし償却」を行うことが標準となるものと考えられるが、実際に「みなし償却」を行うかどうかは、各地方公共団体が、補助金の趣旨を考慮しつつ、内部留保すべき資金規模や地下鉄の経営状況等を勘案して判断すべき事項である。

1) 地下鉄緊急整備事業における企業債（特別分）に係る元金償還補助金

a) 現状

- ・地下鉄緊急整備事業における企業債（特別分）元金償還補助金は、資本剰余金として整理されているが、毎年度の補助額が担保されておらず、毎年度の予算状況によって補助総額が異なる可能性があり、資産の取得時点で将来にわたっての補助金等の総額が確定できない場合には、みなし償却制度を適用することが難しいという特徴がある。

b) 問題点

当該補助金は30年（又は28年）間にわたる元金償還に対応して交付されるものであり、また、地下鉄緊急整備事業自体が平成6年度から開始されたものであることから、現時点で資本剰余金・累積欠損金が膨大に累積しているわけではないが、今後それらが漸次累積することにより、財務諸表が経営実態を正確に反映しないものとなり得る。

c) 対応の方向

- ・各地方公共団体において、一般会計と地下鉄会計との間で、企業債（特別分）元金償還補助金について、地下鉄建設費補助金と同様、本来的にはみなし償却を行うことも可能であるとの考え方を前提として予算計上する場合は、当該補助金の将来にわたる総額が確定的であるとみなし、「みなし償却」を行うことができることも検討すべきである。
- ・また、「みなし償却」を毎年度補助金が交付される都度行うとすると、償却対象資産額が毎年変動する等実務上問題が多いこと等から、今後開業する路線に係る企業債（特別分）元金償還補助金については、開業当初に「みなし償却」を行うこととすることについても検討すべきである。
- ・他方、既に開業済みの路線に係る企業債（特別分）元金償還補助金については、開業当初の「みなし償却」は不可能なため、仮に「みなし償却」を行うことができる場合には、その方法等について更に慎重な検討を要する。
- ・なお、企業債（特別分）元金償還補助金について「みなし償却」を行うことができる場合において、実際に「みなし償却」を行うかどうかについては、地方公共団体が地下鉄の経営状況等を勘案して判断すべき事項である。

(2) 借入資本金の取扱い

a) 現状

建設改良に充てられた企業債については、貸借対照表上、「資本」を構成する「借入資本金」として整理されている。

b)問題点

- ・建設改良に充てられた企業債は、実態上、負債として整理されるのが妥当と考えられ、これを資本金と整理することは、企業会計とのバランスがとれない。
- ・住民に対するアカウントビリティの観点からも、実態的に負債と変わらないものに「資本金」という言葉を用いることは、誤解を招きやすい。

c)対応の方向

- ・これまで借入資本金として整理されてきた建設改良に充てられた企業債については、負債（固定負債）として計上することとする方向で検討すべきである。

B. 経営実態の問題

(1) 巨額の累積欠損金の要因分析

公営地下鉄事業において累積欠損金が年々増嵩する基本的な要因は、収益の低迷と費用の増大により、収支採算性が失われていることにある。

このうち、収益の低迷は、利用者数が当初見込みを下回っていることや、予定されたとおりの運賃改定が行われていないことが主な要因である。

また、費用の増大は、建設コストの高騰に伴う減価償却費等の増大や、企業債残高の増嵩による支払利息の負担増が主な要因となっている。

(2) 運賃問題の分析

地下鉄においては、他の都市鉄道やバス等の公共交通機関の運賃水準と乖離した運賃水準を設定することが困難という事情等により、免許時想定運賃との乖離が生じている。また、運賃水準については、物価上昇率と一定の相関性があるものと考えられるため、長期的な収支計画を見込むときには、運賃水準について妥当な設定とすることが重要である。

旅客運輸収益に対する各費用の割合を見ると、公営地下鉄9事業者、営団地下鉄、大手民鉄15社の中で、公営地下鉄9事業者において、減価償却費・支払利息の割合が際立って大きい。また、公営地下鉄9事業者の旅客運輸収益は、営業費用を下回っており、経常費用の2/3程度しか賄えていない。他方、現状においては、公営地下鉄の運賃改定による旅客運輸収益の増加は困難であり、利用者数についても短期間で大幅な増加を期待することはできない。

(3) 資金不足と企業債残高増嵩の要因分析

公営地下鉄の総資産の平均耐用年数がおおむね40～50年程度と見込まれるのに対し、企業債に充当される公的資金の償還期限は最長30年で、耐用年数を大幅に下回っている結果、本来企業債元金償還財源となる減価償却費によっては元金償還を賄えない状況になっている。さらに、経常損益も赤字基調のため、構造的な資金不足となっている。

緩和債は本来経営健全化を前提として発行されるべきものであるが、現実には、不良債務の見かけ上の増加を回避するため、支払利息の範囲内で資金不足の増分全額についてファイナンスが行われている状況にあり、そのため、緩和債の発行残高が増加し、これに係る元利償還が更なる負担として顕在化してきている。また、今後も償還財源確保についての見通しが不透明なまま緩和債を発行し続けた

場合、緩和債の発行残高が際限なく増加し、一層の収支悪化を惹き起こすことは避けられない。

(4) 特例債の役割

特例債の地下鉄財政に対する財政支援効果は大きなものがあり、現下の厳しい経営状況から、このような財政支援措置を継続することは地下鉄経営を健全化するために必要不可欠となっている。

5. 中長期的な地下鉄財政の健全性確保のために

(1) 現実的な収支見通しに基づいた経営計画の策定

中長期的な地下鉄財政の健全性を確保するためには、利用者数・旅客運輸収益・建設費・金利等、現実的かつ具体的な収支見通しに基づいた経営計画を策定することが不可欠である。

(2) 収支採算期間の延長

従来、地下鉄事業については、「収支採算性を見込む上で前提となる償還期間」（累積欠損の解消に要する期間）は、「30年」程度とされてきたところであるが、地下鉄財政の厳しい状況にかんがみれば、近年建設された路線や、現在計画中の路線については、将来的に健全経営が確保されるのであれば、より長い期間をかけて収支均衡を図ることも已むを得ないのではないかと考えられる。

(3) 地下鉄事業者の自助努力

(4) 制度による対応

地下鉄財政を中長期的に健全化させるために、早急に（平成14～15年度の間に）講じられることが適当な制度的対応は次のとおりである。

国庫補助10%圧縮の是正

平成4年度から地下鉄建設費補助金が分割交付形式から建設当年度一括交付方式に改められることとなった際に、国の補助金について補助対象建設費が10%圧縮されているが、当該措置によって、公営地下鉄事業者に対する実質的補助率はその分低く抑えられており、地下鉄建設費の補助に当たって国と地方公共団体が同額を負担するという基本的原則を維持する意味からも、一刻も早い是正が望まれる。

耐用年数の延長

地下鉄用トンネルの耐用年数については、地方公営企業法施行規則別表第二号によって60年とされているが、地下鉄用トンネルは、耐用年数が75年である鉄道用以外のトンネルに比べても遜色ないこと、単年度当たりの減価償却費が大きいことが地下鉄財政が厳しい状況にある一因となっていること、等にかんがみれば、地下鉄用トンネルについては、耐用年数を75年として減価償却を行うよう制度改正することが妥当である。

資金手当の仕組みの構築

資金不足を改善するには、償却対象資産の耐用年数と企業債の償還期限との差という構造上の問題により発生する資金需要に対する資金手当措置と、かかる資金手当措置によってもなお資金不足が生じるという経営上の問題に対応するための特例的な起債措置とを講じることが有用である。（6.参照）

支払利息に係る財政措置

支払利息に係る財政措置については、新々特例債の発行及び新々特例債の利息に対する助成措置が平成14年度までとなっている中、これまで特例債制度が発揮してきた地下鉄建設事業債の償還期限の実質的延長効果及び財政支援効果を平成15年度以降も継続させるためには、複数の選択肢（特定期間中に発行した企業債のほか、相対的に高金利の状況で発行した企業債や、バリアフリー対策等の直接収益増に結びつかない費用に充てるために発行した企業債等に係る利息を対象とする公的助成）について比較検討した上で、適当な財政措置が講じられるべきである。

なお、いずれの方法が選択されるにせよ、平成14年度までに発行される新々特例債に対する利息助成については、平成15年度以降も10年度間、引き続き現行と同様、国と地方公共団体による助成措置が講じられるべきである。

6. 資金手当の仕組みに関する考察

(1) 償還期限の考え方

地下鉄財政の現状にかんがみれば、相当程度長期にわたって投資費用の回収を行わざるを得ない。

かかる状況下においては、建設資金の調達に当たり、長期かつ低利で、安定的な公的資金の活用を図る必要がある。

(2) 地下鉄事業に係る企業債と検討課題

資金不足の一要因である構造上の要因、すなわち、償却対象資産の耐用年数と企業債の償還期限との差により発生する資金需要に対応する方策としては、本来的には、かかる公的資金の償還期限そのものを耐用年数に合わせることを望ましいが、現実には、少なくとも固定金利方式による場合には、公的資金の償還期限自体の延長は極めて困難と考えられる。

公的資金の状況を踏まえれば、企業債の償還期限を、償却対象資産の耐用年数に見合うよう、実質的に延長（平準化）する措置を講じることが妥当である。そのため、具体的な企業債償還期限の平準化措置として、毎年度、企業債償還元金額の一部（減価償却費相当額との差分）について、借換えを行う方法等を検討すべきであると考えられる。

(3) 償還期間の実質的延長による利息負担の増嵩と地下鉄財政への影響

償還期限を実質的に延長した場合、単年度当たりの元金償還額が圧縮される反面、元金自体が長期間残存する分、支払利息が増加することとなるため、償還期限を実質的に延長する場合には、地下鉄経営の健全性確保の観点から、これを適切な期間に止めることが適当である。

(4) 特例的な資金手当の仕組みの検討

地下鉄事業においては、免許時の計画どおりに事業運営できていないことに伴う収支不足により、企業債の償還期限を耐用年数に合わせるように延長した場合でも、なお資金不足が生じる状況にあるため、中長期的な経営健全性を確保しつつ、資金手当のための特例的な起債措置を講じることが検討すべきである。

なお、この場合においても、将来において旅客運輸収益によって長期的に収支が

均衡する見通しがあることが重要である。

7. 地下鉄事業者に求められるもの

(1) 民間的経営手法の導入

公営地下鉄事業の経営健全化を目指す上では、民間事業者の合理的な経営手法を積極的に導入することにより、業務の効率化や企業体質の強化を図る必要がある。具体的には、業務のアウトソーシングを戦略的に進め、ランニングコストの節減や人材の有効活用を図ること等が考えられる。

(2) 適切な経営計画の策定

地下鉄経営を中長期的に健全化させるに当たっては、具体的で実現可能な経営計画を策定し、これを着実に実行していくことが不可欠である。

今後経営計画を策定するに当たっては、従来の経験から得られた教訓を活かしつつ、楽観的なデータは極力排除し、現実的なデータを用いることによって、可能な限り正確な将来予測を行うことが強く求められる。

(3) 徹底した経営健全化努力

地下鉄建設に当たっては、民間鉄道事業者の手法を参考にして効率的・合理的な建設工程管理を行うこと等により、建設コストを最大限引き下げる必要がある。経費の節減に当たっては、事務費や退職不補充等による経常的な経費の削減のみならず、駅業務の委託化や車両整備等の外注化、嘱託職員の活用等まで踏み込んだ形で経費節減を行う必要がある。

運賃収入の増収のための各事業者の努力・工夫が大いに期待されるが、臨時的増収ではなく、継続的な収入確保を実現するためには、一般行政部門と一体となった直接・間接の利用促進策を総合的に展開する必要がある。

(4) 情報公開

地下鉄の経営実態や将来の見通し等についての的確な情報を住民や議会に積極的に公開することは、利用者からの料金収入だけでなく一般会計から補助金の交付を受けて成り立っている地方公営企業として、当然の責務である。

さらに、今後の経営状況如何によっては、一般会計から更なる支援を受ける必要が生じることも十分想定されるため、その意味からも、公営地下鉄事業者は、徹底した情報公開に努める必要がある。

8. その他今後検討が期待される項目

(1) 上下分離の導入

地下鉄事業については、初期投資が膨大で資本費負担が重く、現に公営地下鉄事業者は軒並み厳しい経営状況にあること、また、今後も基本的なメカニズムは変わらないものと考えられることから、公設型上下分離方式の導入について検討が行われることが期待される。

(2) 道路財源の活用

モノレールについては、道路混雑緩和効果にかんがみ、桁等のインフラ部分は道路の付属物として、道路財源の投入対象となっている（実質的な公設上下分離方式と言える）。地下鉄についても、モノレールと同様、道路混雑緩和効果を有す

ると考えられることから、トンネル建設への道路財源投入を検討する余地がある
と言えよう。

(3) 補助率

現在、国・地方とも非常に厳しい財政状況にある中で、短期的に現行補助率70%
を見直すことは極めて困難であると考えられるが、他方、現状のスキーム下で地
下鉄を運営すれば厳しい経営を余儀なくなされることから、このままでは地下鉄
建設自体に支障を来すおそれもあるため、地下鉄建設補助制度における補助率の
在り方についても今後検討が行われることが期待される。

(4) 借換債発行要件の緩和

現在、地下鉄事業高資本費対策借換債の対象となる事業は、前々年度における旅
客運輸収益に対する資本費の割合が全国平均以上の地下鉄事業とされているが、
地下鉄事業そのものが資本費の高い事業であり、公営地下鉄事業における旅客運
輸収益に対する資本費の割合は、大手民鉄と比べてかなり高い割合となっている
ことから、当該要件の緩和について検討の余地があると言えよう。

(5) 地方財政措置の更なる拡充等

重要な都市インフラである地下鉄の整備促進を図るためにも、地下鉄財政を中長
期的に健全化させることが必要であり、このような観点から、今後とも地下鉄事
業に係る地方財政措置の拡充が望まれる。

また、地下鉄事業に対しては、地方公共団体の一般会計が財源スキームに基づく
負担を行っているが、いずれの地方公共団体も税収の低迷等によって厳しい財政
運営を強いられていることから、地下鉄整備を進めるためにも、地方税・交付税
等の地方一般財源を充実させることが必要である。

9. おわりに

(1) 公営地下鉄9事業者の累積欠損金が地方公営企業全体の累積欠損金のほぼ半分
を占める等、公営地下鉄事業の経営状況は地方公営企業全体の中でも際立って厳
しいものになっており、かかる観点からも、公営地下鉄事業における早急な経営
改善が求められる。

(2) 公営地下鉄については、これまでも様々な支援策が講じられてきているが、公営
地下鉄事業者自身は、今後一層の経営健全化努力を行う必要がある。

(3) また、公営地下鉄事業を支援する国や地方公共団体一般会計においては、今後と
も公営地下鉄の重要性にかんがみて、事業者の経営健全化努力を前提としつつ、
常に最適な財政支援を行うようにすべきである。

(4) このように、公営地下鉄に係る全ての関係者が、それぞれの立場や役割を十分に
自覚した上で、相互に協調しながら可能な限りの努力を払うことが、公営地下鉄
事業の経営を中長期的に健全化するために不可欠な条件である。