

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答																								
<p><予算総括表関連></p>																									
<p>○ 減価償却費と当年度分損益勘定留保資金等の関係を示してほしい。1ページ目の数値で考えると、減価償却費658百万円から当年度分損益勘定留保資金等137百万円を差し引いた521百万円は何なのか。（内田委員）</p>	<p>・ 減価償却費は当年度分損益勘定留保資金等の内数となっています。当年度分損益勘定留保資金等の内訳は以下のとおりであり、ご質問の521百万円は、表中の固定資産除却費129百万円、長期前受金戻入△583百万円などの合計額となります。</p> <table border="1" data-bbox="1162 421 2013 684"> <thead> <tr> <th></th> <th>軌道整備事業会計</th> <th>高速電車事業会計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減価償却費</td> <td>658,000千円</td> <td>15,456,000千円</td> </tr> <tr> <td>固定資産除却費</td> <td>129,000千円</td> <td>356,000千円</td> </tr> <tr> <td>長期前受金戻入</td> <td>△583,000千円</td> <td>△3,778,000千円</td> </tr> <tr> <td>退職給付引当金計上額</td> <td>0千円</td> <td>519,000千円</td> </tr> <tr> <td>特別損益計上額</td> <td>△48,000千円</td> <td>214,000千円</td> </tr> <tr> <td>その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)</td> <td>△19,000千円</td> <td>△453,000千円</td> </tr> <tr> <td>当年度分損益勘定留保資金等</td> <td>137,000千円</td> <td>12,314,000千円</td> </tr> </tbody> </table>		軌道整備事業会計	高速電車事業会計	減価償却費	658,000千円	15,456,000千円	固定資産除却費	129,000千円	356,000千円	長期前受金戻入	△583,000千円	△3,778,000千円	退職給付引当金計上額	0千円	519,000千円	特別損益計上額	△48,000千円	214,000千円	その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)	△19,000千円	△453,000千円	当年度分損益勘定留保資金等	137,000千円	12,314,000千円
	軌道整備事業会計	高速電車事業会計																							
減価償却費	658,000千円	15,456,000千円																							
固定資産除却費	129,000千円	356,000千円																							
長期前受金戻入	△583,000千円	△3,778,000千円																							
退職給付引当金計上額	0千円	519,000千円																							
特別損益計上額	△48,000千円	214,000千円																							
その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)	△19,000千円	△453,000千円																							
当年度分損益勘定留保資金等	137,000千円	12,314,000千円																							
<p>○ 1ページ目の予算総括表に、施設使用料888百万円とあるが、施設使用料とは何を指すのか、具体的に教えてほしい。また、営業支出の人件費242百万円とは、札幌市交通事業振興公社の人件費という意味か、あるいは、交通局の人件費という意味なのか。（工藤委員）</p>	<p>・ 路面電車に関する施設・車両は交通局が保有しているため、軌道運送事業者は、これらを交通局から借り受けて運送事業を担うこととなります。施設使用料は、これらの施設や車両を使用する対価として、軌道運送事業者が交通局に支払う使用料となります。</p> <p>施設使用料の積算の基本的な考え方としては、停留場の改修など交通局が行う施設の建設改良に要した費用などを全て算入することとしており、その内訳としては、交通局が借り入れた企業債の元利償還金、交通局が支払う人件費や事務費、施設・車両の保守点検などの費用などが含まれます。</p> <p>営業支出の人件費242百万円は、交通局の人件費となっています。</p>																								
<p>○ 上下分離方式導入による経費削減効果をどのように見積っているのか。（地田委員）</p>	<p>・ 上下分離の導入直後は、技術部門の技術継承に要する費用や、従来より予定していた建設改良事業に伴う減価償却費の増加等により、令和7年度までは交通局の経常収支は赤字となる計画となっています。それ以降、費用負担が減少していくことにより、交通局の経常収支は改善する見込みです。</p> <p>経営計画においては、上下分離によって、運送事業の担い手が札幌市交通事業振興公社に代わることで人件費の水準が同公社水準となるとともに、交通局の高齢職員の退職による若手職員への入れ替わりによって、より人件費減の効果が大きくなることから、直営を継続する場合よりも、令和27年度には累積の損益が約10億円好転すると見込んでいます。</p>																								

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
<p>○ 上下分離方式の事業効果を評価する上で、市交通局と軌道運送事業者の元年度予算と2年度予算の内訳の推移が比較できるように表示してほしい（例えば、上下分離導入前の令和元年度における営業収入の内訳は乗車料として1,464百万円、広告料として50百万円であることから、令和2年度の営業収入の内訳として市分が施設使用料888百万円であれば、軌道運送事業者の収入として乗車料や広告料がどの程度予定されているのか教えてほしい）。（名本委員）</p>	<p>・ 令和2年度予算における軌道運送事業者の収入は、乗車料1,514百万円、広告料61百万円、維持管理費等の営業外収益が476百万円となっています。一方、支出においては、経常費用2,018百万円を見込んでいます。</p>
<p>○ 上下分離方式導入前の令和元年度における営業支出の内訳は人件費として761百万円を予定しており、市の令和2年度における人件費は242百万円と見込んでいることから、分離方式の導入により、人件費が519百万円減少すると考えていいのか。（名本委員）</p>	<p>・ お見込のとおりです。上下分離導入により交通局の非常勤職員（運転手）が札幌市交通事業振興公社へ身分移管したことなどにより減少しています。</p>
<p><乗車人員・乗車料収入関連></p>	
<p>○ 新型コロナウイルス感染症が令和2年度予算にどのような影響があると考えているのか。（足立委員）</p> <p>○ 新型コロナウイルスによるインバウンド減少、テレワークの浸透等による影響を考えると、輸送人員の想定は甘いのではないかと。（内田委員）</p> <p>○ 路面電車・地下鉄共に乗車料収入が微増の予算が組まれているが、コロナの影響で減少となるのではないかと。あくまでも予算なのでこのような計上をしているのか。（齋藤委員）</p> <p>○ 新型コロナウイルスによる輸送人員減、乗車料収入減はどの程度になっているのか、直近の数字で説明してほしい。（地田委員）</p> <p>○ 新聞情報によると、新型コロナウイルスの影響で、地下鉄の利用者は2月、3月で約500万人減少すると言われていたが、6ページ目の業務量の想定では、新型コロナウイルスの影響をどのように考えているのか。不確定要素もあるが、新型コロナウイルスの影響を考慮した輸送人員の想定と営業収入の見直しを行う必要があると考える。 また、新型コロナウイルスとの戦いが長期化する中で、今後、観光客の減少やテレワークの推進等に伴い市電を含めた利用者の減少が予測されることから、市営交通の経営採算性を図るための総合的な対策を早めに検討する必要があると考える。（名本委員）</p>	<p>・ 令和2年度予算については、令和2年第1回定例市議会で議決いただいた内容となっております（議案提出日：令和2年2月18日、議決日：令和2年3月30日）、現下の新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響を考慮する前のものです。 輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大した5月には大きく減少したものの（対前年度増減率△54.6%、乗車料収入△18.6億円）、6月以降は少しずつですが改善しつつある状況です。 新型コロナウイルス感染症の影響による減収は避けられない見込みですが、お客様が安心してご利用いただけるよう感染症対策をしっかりと行うとともに、支出の抑制や新型コロナウイルス感染症の長期化も視野に入れた経営改善策について検討していきます。</p>

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
<p>○ 市電の利用者は新聞情報によると新型コロナウイルスの影響により、2月、3月で約24万人（約15%）減少すると言われているが、2ページ目の業務量の想定では新型コロナウイルスの影響をどのように考えているのか。不確定要素もあるが、新型コロナウイルスの影響を考慮した輸送人員の想定と営業収入等の見直しを行う必要があると考える。（名本委員）</p>	<p>・ 路面電車の輸送人員については、令和2年4月は前年同月比△35.2%、5月には前年同月比△51.6%と大きく減少しました。6月は前年同月比△29.0%となり、若干の改善傾向が見られますが、新型コロナウイルスの状況によっては、軌道事業の長期的な経営悪化につながる可能性もあることから、運送事業者と連携して経営改善策について検討していきます。</p>
<p>○ 令和2年度予算の年間輸送人員が令和元年度予算以降、490万人以上増加するとした理由を教えてください。（名本委員）</p>	<p>・ 令和2年度予算における輸送人員については、直近3か年の増減率を用いて推計しています。また、予算の推計基礎としている令和元年度決算見込の輸送人員は、9月までは実績値を反映し、10月以降は令和元年度上半期の対前年度増減率を基に推計したものです。 以上の推計方法により、令和2年度予算においては、令和元年10月の消費税増税に伴う料金改定を考慮しつつ、全体としては、直近3年間の増加傾向が継続するものと見込み、輸送人員が年間490万人以上増加するものと見込みました。</p>
<p>○ 新型コロナ対策でのテレワーク・外出自粛等の影響により、平日の通勤客数、休日の利用客数の減少があったと思うが、昨年の実績と比較した数字があれば示してほしい。（足立委員）</p>	<p>・ 国の緊急事態宣言が出された4月、5月における地下鉄の輸送人員の状況（改札機通過人数、1日平均の前年同月比）については、4月が平日△38.1%、土日祝日△61.2%、5月は平日△53.8%、土日祝日△72.6%となっています。</p>
<p><主要事業関連></p>	
<p>○ 「R2年1定補正による前倒しをしなかった場合の金額」とあるが、どういう意味なのか。これによって予定していた主な事業について先送りなどの影響はあるのか。（工藤委員）</p>	<p>・ 「R2年1定補正による前倒しをしなかった場合の金額」とは、新たに国庫補助の見通しが得られたことから、当初、令和2年度予算に計上予定であった事業を前倒して、前年度補正予算（R2年1定補正）に計上したものです。 また、前倒して計上した予算については、全額、令和2年度へ繰越して事業を実施しますので、事業の先送りなどは生じていません。</p>
<p>○ 「R2年1定補正による前倒しをしなかった場合の金額」の意味を教えてください。前年度の審議会で配布された令和元年度の予算の概要の主要事業の概要では、令和元年度予算の建設改良費として1,586百万円が見込まれていたが、今回（）書きの1,814百万円との違いや各事業内容及びその予算の違いがなぜ生じたのかを教えてください。（名本委員）</p>	<p>・ 「R2年1定補正による前倒しをしなかった場合の金額」とは、新たに国庫補助の見通しが得られたことから、当初、令和2年度予算に計上予定であった事業を前倒して、前年度補正予算（R2年1定補正）に計上したものです。 前回と今回の元年度予算の建設改良費の差（228百万円）については、新たに国庫補助金の見通しが得られたことから、既設線の機能向上のための山鼻線軌道改良工事や軌道材料費購入等の費用を元年度補正予算（R元年2定補正）に計上したことによるものです。</p>

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
<p>< 5年間の傾向関連 ></p> <p>○ 路面電車の1日平均乗車人員が令和元年度予算から令和2年度予算にかけて大きく伸びが見込まれるが、その要因について教えてほしい。また、経常収支が令和元年度予算から令和2年度予算にかけて好転した要因は何か。（工藤委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年度予算における輸送人員については、直近2か年の増減率を用いて推計しています。また、予算の推計基礎としている令和元年度決算見込の輸送人員は、9月までは実績値を反映し、10月以降は令和元年度上半期の対前年度増減率を基に推計したものです。 以上の推計方法により、令和2年度予算においては、令和元年10月の消費税増税に伴う料金改定を考慮しつつ、全体としては、直近2年間の増加傾向が継続するものと見込み、輸送人員が増加するものと見込みました。 しかし、新型コロナウイルスの影響により大きく事業環境が変わってきており、今後の見通しを立てることが非常に困難な状況にあることから、感染対策を入念に実施しながら、状況を注視しているところです。 経常収支が好転した主な理由としては、上下分離による人件費や経費などの「支出」の減少が「収入」の減少を上回ったことによるものです。
<p>○ 地下鉄東西線の乗車人員が大きく伸びた要因は何か。（工藤委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線人口の増加等によるものと認識しています。
<p>○ 「過去5年間の傾向」の中で、地下鉄の平成30年度の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入が令和元年度の予算の概要で提示された資料の数値と大きく違う理由を教えてほしい（令和元年度の予算の概要では、高速電車のH30の1日平均乗車人員は64.7万人、乗車料収入は431億円と記載されていたが、今回はそれぞれ63.1万人、乗車料収入は418億円と大きく減少している）。（名本委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年度の数値が大きく異なるのは、今回の資料は決算値であるのに対し、令和元年度資料は予算の数値であることによるものです。 平成30年度予算は近年の傾向を考慮し推計しましたが、北海道胆振東部地震の影響等により、想定よりも輸送人員及び乗車料収入が減少したことから、予算と決算が乖離しました。

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
<p><新型コロナウイルス感染症対策関連></p>	
<p>○ 交通局の、自身の取組が、コロナ対策としてあるべきだと思う。どこかに追加した方が良いと思う。（大平委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資料2に「職員の感染防止対策等」（職員の感染防止行動の徹底・事業所における感染防止対策）を追記しました。
<p>○ 車両消毒の回数を増やすことはできないのか。また、連結部の扉は開放しておくことはできないのか。（地田委員）</p> <p>○ 感染防止対策として「車両の消毒を概ね5日から6日に1回程度行う」とあるが、この程度で新型コロナウイルスの感染予防効果はあるのか。特に吊り手はたくさんの方が長い時間触れるものなので、消毒の頻度を増やすべきではないか。（名本委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 車両の消毒については、車両の運用上、また作業性・安全性から車両基地でなければ実施できないため、概ね5日から6日であり、極力次の消毒までの期間を短くするように対応していますが、車両運用上、均一した期間での実施はできません。なお、短い期間のものでは中1日や中2日で実施をしているものもあり、他の鉄道会社が概ね10日で実施しているのと比較しても短い期間で実施しています。 地下鉄の車両間に設けている仕切り扉につきましては、過去に韓国で発生した地下鉄火災事故を受け、国土交通省が定める省令第83条「延焼を防ぐことが出来る構造（通常時閉じる構造の機能）を有する貫通扉等を設けること」に基づき、平成18年度以降の新造車両より、全ての連結部に通常時は閉じる構造の扉を設けることが義務付けられており、常時開放しておくことはできないものとなっています。このため車内換気については、仕切り扉の有無を考慮し、それぞれに応じた窓開けを行い適切な車内環境の管理に努めているところです。
<p>○ 市電の車両対策はどのように行っているのか。（名本委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車の車両での感染防止対策としては、検査周期（5日を超えない期間ごとに実施する車両検査）に併せて、消毒液による吊り手、保護棒のふき取りを実施しています。また、車内喚起のため、停留場で停車中はドアを開放しています。さらに、飛沫感染防止のため、料金箱付近にビニールシートを設置し、運転席と客席を仕切っています。
<p>○ 感染防止対策として車両の消毒のみが挙げられているが、駅構内の諸施設（階段やエスカレーターの手すり、エレベーターの昇降ボタン、トイレ、券売機等）の定期的な消毒が必要ではないか。（名本委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅施設においては、日常清掃にて毎日階段やエスカレーターの手すり、エレベーター内部、トイレのほか、券売機周辺部などについて拭き取り清掃することになっており、3月の調査時点で清掃業者全社から「消毒液入りのスプレーを用いて拭き取り清掃をしている」ことを確認しています。 また、新型コロナウイルス感染症に有効な消毒液の成分については6/29に経済産業省より発表されましたので、7月にそれぞれの清掃会社へ有効成分を含む消毒液を使用するよう改めて依頼し、全社から同意を得ているところです。

札幌市営企業調査審議会令和2年度第1回交通部に係る委員質問・意見及び交通局回答

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
<p>○ 地下鉄ホームの混雑を緩和する上で予定されているさっぽろ駅のホーム拡張整備を急ぐ必要があると思う。(名本委員)</p>	<p>・ 南北線さっぽろ駅のホーム拡張事業については、今年度より2か年かけて設計を行い、2022(R4)年度の工事着手、2027(R9)年度の新ホーム供用開始を目指し、鋭意取り組んでいきたいと考えています。</p>
<p>○ 朝ラッシュを避ける上で時間差出勤等に対する定期の割引制度等を検討してはどうか。(名本委員)</p>	<p>・ 新型コロナウイルスの影響に伴い、感染拡大防止のため時差出勤などが推進されたことで、ピーク時間帯の利用者が減っていることなどの状況を受け、JR各社では、需要に合わせたダイヤの見直しや、時間帯別運賃の検討を始めるとの報道があったところです。</p> <p>しかしながら、鉄道事業(地下鉄を含む)の運賃につきましては、収入と輸送に係る費用を積み上げた原価計算に基づく運賃の上限について国の認可を受けることとなっており、現行法令上、その上限の範囲内で運賃を設定しなければならないなどの制約が設けられています。</p> <p>このため、交通局としては、定期券も含めた運賃体系のあり方が今後どのように検討されていくのか、国や他事業者等の動向を注視していきます。</p>
<p><その他意見></p>	
<p>○ 一日乗車券は現在その日の終電車まで有効となっているが、これを24時間有効にならないのか。東京ではすでに24時間制になって使い勝手がいいので検討していただきたい。(工藤委員)</p>	<p>24時間券は、使用開始時刻から24時間後まで日を跨いで乗り放題となるものであり、使用日の終電までしか使用できない一日乗車券に比べて、より経済的に利用できる乗車券として、地下鉄への導入の可能性について検討を行ってきたところです。</p> <p>当該乗車券は、主に観光客にとって利便性の高い乗車券ではありますが、その導入にあたっては改札機や券売機などの機器改修に多額の経費が必要になると見込まれます。さらに、今般の新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光客を含めた鉄道需要が低下し、乗車料収入が大幅に減少していることなどを踏まえ、ご意見いただいた24時間券の導入につきましては、慎重な判断が必要になるものと認識しています。</p>