

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答																																																												
<決算総括表関連> ○ 営業支出の予算差異について、軌道事業では7％、154百万円、高速電車事業では4％、1,457百万円の余剰となっていますが、主な差異は何でしょうか。また、例年このくらいの差異があるものでしょうか。（中川委員） ○ 高速電車事業について、予算比で走行キロは同等ですが、収入は輸送人員の減少に比例して落ち込んでいます。これはコロナによる影響でやむを得ないことと捉えていますが、収支としては改善しています。支出の減、特に人件費、経費の減の影響が多いと思いますが、具体的にはどのような要素があるのでしょうか。（堂本委員）	・ 軌道事業については、期末人員減少等により退職給付費の減、時間外勤務減少等に伴う手当の減により人件費が99百万円減少したほか、修繕費や委託料に契約差金が生じたことにより、経費が56百万円減少したことなどによるものです。 高速電車事業については、修繕費に契約差金が生じたことなどにより経費が927百万円減少したほか、時間外勤務減少等に伴う手当の減により人件費が369百万円減少したことなどによるものです。 直近5年間の不用率は以下のとおりとなっており、軌道では例年1億円程度、高速では例年10億円程度の予決差が生じています。 ■ 営業費用の予決差（不用額）の状況 軌道（税込、単位：百万円） <table><tr><th></th><th>H27</th><th>H28</th><th>H29</th><th>H30</th><th>R1</th></tr><tr><td>予算</td><td>1,608</td><td>1,910</td><td>2,016</td><td>1,983</td><td>2,151</td></tr><tr><td>決算</td><td>1,594</td><td>1,812</td><td>1,894</td><td>1,898</td><td>1,997</td></tr><tr><td>不用額</td><td>14</td><td>98</td><td>122</td><td>85</td><td>154</td></tr><tr><td>不用率</td><td>0.9%</td><td>5.1%</td><td>6.1%</td><td>4.3%</td><td>7.2%</td></tr></table> 高速（税込、単位：百万円） <table><tr><th></th><th>H27</th><th>H28</th><th>H29</th><th>H30</th><th>R1</th></tr><tr><td>予算</td><td>34,637</td><td>36,127</td><td>36,092</td><td>35,807</td><td>36,813</td></tr><tr><td>決算</td><td>33,291</td><td>34,609</td><td>35,266</td><td>34,822</td><td>35,356</td></tr><tr><td>不用額</td><td>1,346</td><td>1,518</td><td>826</td><td>985</td><td>1,457</td></tr><tr><td>不用率</td><td>3.9%</td><td>4.2%</td><td>2.3%</td><td>2.8%</td><td>4.0%</td></tr></table>		H27	H28	H29	H30	R1	予算	1,608	1,910	2,016	1,983	2,151	決算	1,594	1,812	1,894	1,898	1,997	不用額	14	98	122	85	154	不用率	0.9%	5.1%	6.1%	4.3%	7.2%		H27	H28	H29	H30	R1	予算	34,637	36,127	36,092	35,807	36,813	決算	33,291	34,609	35,266	34,822	35,356	不用額	1,346	1,518	826	985	1,457	不用率	3.9%	4.2%	2.3%	2.8%	4.0%
	H27	H28	H29	H30	R1																																																								
予算	1,608	1,910	2,016	1,983	2,151																																																								
決算	1,594	1,812	1,894	1,898	1,997																																																								
不用額	14	98	122	85	154																																																								
不用率	0.9%	5.1%	6.1%	4.3%	7.2%																																																								
	H27	H28	H29	H30	R1																																																								
予算	34,637	36,127	36,092	35,807	36,813																																																								
決算	33,291	34,609	35,266	34,822	35,356																																																								
不用額	1,346	1,518	826	985	1,457																																																								
不用率	3.9%	4.2%	2.3%	2.8%	4.0%																																																								

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答																																																						
○ 支出については、減価償却費が大きな比重を占めていますが、現時点での今後の減価償却費の毎年の推移（今後の新たな資本支出分は除外して）を教えてください。また、どこかに資料掲示しているのであれば、それを教えてください。（堂本委員）	・ 令和元年度末時点における固定資産の今後の減価償却費については、以下のとおりとなっています。 なお、今後の減価償却費の推計については、取得予定資産及び除却予定資産を考慮したものです。札幌市交通事業経営計画〔令和元～10年度（2019～2028年度）〕の中で公表しています。 ■ 減価償却費の見通し 令和元年度末固定資産に基づくもの （単位：百万円） <table><tr><th></th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>軌道</td><td>562</td><td>502</td><td>455</td><td>417</td><td>387</td><td>310</td><td>208</td><td>184</td></tr><tr><td>高速</td><td>14,227</td><td>13,354</td><td>12,550</td><td>11,889</td><td>11,250</td><td>10,355</td><td>9,890</td><td>9,579</td></tr></table> ※令和2年度以降に取得・除却する資産を考慮していないもの （参考）経営計画上の減価償却費 （単位：百万円） <table><tr><th></th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>軌道</td><td>722</td><td>841</td><td>918</td><td>918</td><td>1,117</td><td>1,060</td><td>986</td><td>1,052</td></tr><tr><td>高速</td><td>15,527</td><td>15,684</td><td>15,997</td><td>16,358</td><td>16,638</td><td>16,321</td><td>16,542</td><td>16,901</td></tr></table> ※各年度に取得・除却する資産を考慮したもの		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	軌道	562	502	455	417	387	310	208	184	高速	14,227	13,354	12,550	11,889	11,250	10,355	9,890	9,579		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	軌道	722	841	918	918	1,117	1,060	986	1,052	高速	15,527	15,684	15,997	16,358	16,638	16,321	16,542	16,901
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																															
軌道	562	502	455	417	387	310	208	184																																															
高速	14,227	13,354	12,550	11,889	11,250	10,355	9,890	9,579																																															
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																															
軌道	722	841	918	918	1,117	1,060	986	1,052																																															
高速	15,527	15,684	15,997	16,358	16,638	16,321	16,542	16,901																																															
○ 軌道事業については、ループ化及び料金値上げによる効果が一段落し、今後の更なる経常収支の改善には乗車人員の増加対策が不可欠だと思います。デジタルサイン等の改善により情報が得られやすくなったが、地域やイベントと連動した取り組みに期待します。 高速電車事業については、令和元年度までは経営が改善されてきているが、事業規模が大きくコロナの影響を多く受けるため、今後の対策が大きな課題だと思います。コロナ後のGo To事業（トラベル、イート、商店街）とのより一層の連動も検討。（齋藤委員）	・ 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、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。																																																						
○ 時系列の数値の把握も重要ですが、この数字がうまく経営された結果なのかどうか、もっといって他府県の同種事業との比較ができればわかりやすい。例えば、一般企業でいうところの「～率」のような指標があれば、効率的な経営が行われているかどうか判断しやすい。（今野委員）	・ 現在、財務状況の集計方法、公表方法の研究を進めているところです。いただいたご意見については、検討するうえでの参考とさせていただき、より分かりやすい公表に努めていきます。																																																						

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
＜業務量関連＞ ○ 平成30年度と令和元年度を比べると、乗車人員は路面電車で18万5千人の減、地下鉄で284万人の減となっているが、コロナの影響だけでなく、こういった要因で乗車人員が減少しているのか。（水澤委員） ○ 資料4より、3月以降、新型コロナウイルス流行の影響により、乗車人員が大幅に落ち込んでおり、令和元年度の前年比輸送人員減の主たる原因になっているものと理解しました。この点、令和元年度の乗車料収入でみると、軌道事業は輸送人員減よりも減少率大、高速電車事業は減少率小となっていますが、このような輸送人員との違いが出る要因はどこにあるのでしょうか。 また、経費が前年度比増となっていますが、その要因はどういったものがあるのでしょうか。（竹之内委員）	・ 路面電車、地下鉄ともに令和2年1月までの累計乗車人員は平成30年度を上回っていましたが、令和2年2～3月の乗車人員が大きく減少したことにより、年間乗車人員が平成30年度より減少しています。そのため、平成30年度に比べて乗車人員が減少した要因は新型コロナウイルスの影響によるものが大きいと考えています。 ・ 乗車人員と乗車料収入の対前年度減少率に差が生じる要因ですが、令和元年度は10月から消費税増税による料金改定を行っており、乗車人員一人当たりの乗車料収入が増えたためです。 ただし、軌道事業については、乗車料収入に占める割合が大きい普通料金の料金改定を行っていないことに加えて、上下分離に伴う定期料金の精算等により、乗車料収入の対前年度減少率が乗車人員の減少率を上回ったと考えています。 軌道事業の経費の増理由としては、上下分離導入の準備費用に係る負担金等の負担金が53百万円増加したこと、また、令和元年10月からの消費税増税の影響などによるものです。 高速電車事業の経費の増理由としては、建設改良実施に伴う固定資産除却費が675百万円増加したこと、また、令和元年10月からの消費税増税の影響などによるものです。
＜主要事業関連＞ ○ 主要事業について、元年度の予算と決算において差額が生じた理由は何か。（内田委員） ○ 受託工事について、利益享受者（一般事業者や公共団体）が費用負担してその工事を原則原価で受託するというのでいいのでしょうか。（堂本委員）	・ 軌道事業については、国の補正予算に伴い、街路拡幅関連事業等を追加補正しましたが、年度内執行が困難であったことから、令和2年度に998百万円を繰越したことが主な要因となっています。 高速電車事業については、真駒内駅耐震改修工事が予定出来高に達しなかったことなどにより、令和2年度に1,302百万円を繰越したほか、契約による差金等の不用額が生じたため、差額が生じています。 ・ 受託工事の基本的な考え方については、委員お見込みのとおりです。令和元年度は、東西線大通駅のエレベーター設置工事及び南郷7丁目駅エスカレーター設置工事を実施し、工事に実際に要した費用のほか、事業費の2.75%を事務費として収入しています。
＜5年間の傾向関連＞ ○ 4ページ及び8ページにも簡単なコメントがあると理解しやすいと思います。（今野委員）	・ いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、より分かりやすい公表に努めていきます。

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
＜新型コロナウイルス感染症対策関連＞	
○ 令和２年度ではコロナ感染対策にかかる対策作業や対策機器・資材等が増加していると思います。増加する作業人員・時間、費用等を教えてください。（堂本委員）	・ 令和２年度については、新型コロナウイルス対策関連経費として76百万円程度の支出が見込まれています。 主な内容としては、車両の抗ウイルス加工、車両の消毒、マスクやアルコールなどの衛生消耗品購入に要する経費となっています。
○ 資料３について、時差通勤、テレワークの推進に関して、その効果がわかる時間帯別利用者数などはあるのか。 それ以外の取組についても、効果を測れるものについては示してほしい。（内田委員）	・ 時差通勤、テレワーク推進の効果について、直接の効果を測ることは困難ですが、インターネット上でお知らせしている朝ラッシュ時の車内混雑状況をみると、混雑状況は緩和されています。 このような状況を鑑みますと、時差通勤、テレワークの推進などによる分散乗車は、一定数なされているものと考えています。
○ 地下鉄に乗ると、混雑時に会話をしている人を見かけます。ホーム柵での混雑時の会話自粛の掲示はあるが、車内アナウンスで会話自粛を聞いた記憶がありません。会話自粛の車内アナウンスを行ってもよいのではないかと。（水澤委員）	・ 令和２年11月から運転手は監視業務に支障のない範囲で、駅停車中に車内アナウンスにより周知・啓発を行っています。 【啓発用語使用例】「お客様にお願いいたします。地下鉄をご利用の際は、マスクを着用し、混雑した車内での会話はお控えください。」
○ 混雑緩和のためにラッシュ時に便数を増やすことは今後考えているのでしょうか。（松山委員）	・ 新型コロナウイルス感染拡大の影響で乗車人員が減っていることから、現在のところ増便は考えていません。
○ 新型コロナウイルス感染拡大を防ぐため、できるだけ車両内の混雑をなくしていくことが望まれます。乗客が比較的少ない時間帯（たとえば平日の昼間など）に運賃の割引を適用するなど、機動的で柔軟な運賃体系の導入を検討できないでしょうか。（臼井委員）	・ 新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、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。 札幌市交通局としては、国や他事業者等の動向を注視しつつ、新しい生活様式に対応するための運賃体系のあり方について調査・研究を進めていきます。

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
○ コロナ対策でテレワークの推進や外出自粛が推奨されており、インバウンドの回復も不透明です。これらは収入減につながるものですが、「密回避」などの感染予防には有用です。これは、ワクチン等の有用な感染症対策ができるまで解決策はないと思いますが、一方、乗車密度が低い時間帯での輸送人員増加による増収策や運行ダイヤ見直し等による経費削減策等の取組はできないのでしょうか。（堂本委員） ○ 乗車人員の減少に合わせて、時間帯や曜日によって、地下鉄の本数や車両の台数を減らすことはできないのでしょうか。例えば、土日祝日は減便、最終時刻を30分繰り上げる等の方法を検討していないのでしょうか。（水澤委員）	・ 乗車密度が低い時間帯での輸送人員増加による増収策については、新型コロナウイルス感染症の推移を注視しながら検討していきます。 乗車人員の減少に合わせた便数削減や最終時刻の繰り上げ等による経費削減効果は僅かです。また、結果として混雑率の上昇を招き、密な環境を生じる恐れがあることから、現在のところ考えておりません。
○ マスク着用が当たり前となり、また、ソーシャルディスタンスも守られていて安心して利用しています。車内アナウンスの効果も大きく、守らない人に注意をしやすい環境が皆様とお客様の努力により構築されているように思います。（齋藤委員） ○ 新型コロナウイルス流行の中、市民の足を守っていただいている関係者のみなさまに御礼申し上げます。今後も流行が続く限り乗車人員と収入の減少は避けがたいものと思われますが、感染防止対策は全ての事業者が取り組まなければならないことですし、乗車への不安感を軽減できればいくらかは利用者増にもつながると思いますので、やむを得ない支出として、引き続き効果的な対策を調査・実施していただければと思います。 なお、今回ご紹介のあった新たな取組予定としての抗ウイルス加工の実施は、現状の消毒が２～６日毎とのことで残念ながら効果は限定的かと思いますので、そこを補う良い施策と思います。（竹之内委員）	・ 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っていくとともに、感染予防に関するお客様への周知・啓発を行っていきます。

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
＜乗車人員・乗車料収入の状況＞ ○ 資料４の３の順位について、コロナ後に順位が上がった、あるいは、順位に変動のない駅はどこになるのか。（内田委員） ○ 乗車料収入が大幅に減収しているが、令和２年度の資金残高の見通しはどれくらいになるのか。また、令和２年度の減収への対策としてどのようなことを予定しているのか。（水澤委員）	・ 順位（10月時点）について、前年度から変更がない駅は下記のとおりです。（1位：南北線さっぽろ駅、2位：南北線大通駅、3位：東豊線さっぽろ駅、4位：南北線麻生駅、5位：東西線大通駅、6位：新さっぽろ駅、36位：栄町駅） また、前年度に比べて順位が上がった駅は26駅ございますが、概ね1～2位程度の上昇となっており、特筆すべき点はありませんでした。 ・ ＜地下鉄＞ 乗車料収入については、前年度に比べて4～10月までの累計で72億円を超える減収となっており、これまでのような乗車状況が年度末まで続いた場合には、100億円を超える規模の減収になると見込んでいます。 減収による資金不足への対応としては、総務省において、新型コロナウイルス感染症に伴う減収により発生が見込まれる資金不足額について特別減収対策企業債を発行できるよう措置されたことから、これを活用することで対応していく予定です。 また、経営計画上、地下鉄駅を清潔感のある明るい駅に改装するリフレッシュ事業を予定していましたが、計画を一旦凍結し、必要なものは個別に判断し対応していくこととしました。 なお、老朽施設の改修など安全で確実な輸送サービスを提供するための事業は、しっかりと実施していきます。 ＜路面電車＞ 路面電車については、令和２年４月１日より上下分離を導入し、乗車料収入は軌道運送事業者の収入となっており、軌道整備事業者（交通局）への直接の影響はありません。 ただし、路面電車の乗車料収入についても大幅に減収しており、軌道運送事業者の経営状況によっては、施設使用料の減免も視野に入れなければなりません。軌道整備事業会計に与える影響も多大であることから、減免額等については慎重に検討を進めていきます。

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

ご質問・ご意見の内容	交通局回答
＜その他の質問・意見＞	
○（その他） 日ハムの移転に関して、JRの北広島の請願駅新設についても具体化してきました。日ハムの本拠地移転も2023年3月と近づいてきています。今後の予算の話ですが、これによる輸送人員、収入への影響はどの位になるかの予測値があれば教えてください。（堂本委員）	観客の新球場へのアクセスに地下鉄が全く利用されなくなる場合には、地下鉄全線の乗車料収入に対して、令和元年度実績で0.4％程度の減収が起り得るものと試算していますが、地下鉄を利用してのJRへの乗継利用や地下鉄駅へ接続するシャトルバスが運行される場合には、影響は小さくなると考えております。厳しい経営状況の下では貴重な乗車料収入であることから、減収の影響をできるだけ抑えるよう努めていきます。
○ 乗務員、駅員の皆様は大変ご苦勞されていると思います。市民の皆様の安全のため引き続きよろしくお願いいたします。（中川委員） ○ 観光業や飲食業に比べるとまだ良いと思いましたが、大きなマイナスには違いありません、コロナ後を見据えて、オリンピック、新幹線等の好機を逃さないようにしていただきたいと思います。（齋藤委員）	- 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っています。 - また、新型コロナウイルス感染症の状況や社会経済動向などを慎重に見極めつつ、経営改善策について検討していきます。