

札幌市営企業調査審議会令和２年度第３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
＜軌道補正予算関連＞ ○ 軌道整備事業会計における施設使用料の減免に関して、公社から182百万円の自助努力があったと記載されているが、その原資は公社の内部留保であると考えられる。この金額が適切であると判断した根拠を示していただきたい（例えば、公社の内部留保の総額など）。（内田委員） ○ 施設使用料の減免（▲349百万円）はコロナ禍による輸送人員の減少（当初予算の2/3弱）による公社の乗車料収入減少額（▲531百万円）に連動した対応でやむを得ないことと認識しました。予算収入額と実収入額の差額が上限との取り決めも妥当と思います。 ただ、公社の自助努力額（▲182百万円）とは具体的にどのような内容のものでしょうか。（堂本委員） ○ 資料１－３について、路面電車活用推進事業における国の補助金割合について教えて下さい。（齋藤委員） ○ 資本的収支について、補正前の収支額（2,005、2,094）と８月総会時点での予算収支額（1,007、1,096）との差異（＋998）の内容を教えてください。（堂本委員）	・ 使用料の減免にあたっては、公社の財務状況や自助努力などを総合的に考慮したうえで減免額を判断することとしています。 公社は、令和２年度当初、511百万円の内部留保資金を有していましたが、令和３年度初めの運転資金確保のため、令和２年度末において、少なくとも300百万円以上の資金を確保しておく必要があることを確認しています。 この状況で、自助努力として、公社が内部留保資金を182百万円を活用することについては、安定経営を維持しつつ実施する最大限の努力として適切であると判断しています。 ・ 当該事業は、一般会計が行う事業で、補助率1/2の国庫補助金（社会資本整備総合交付金）を活用しています。 当局では、路面電車活用推進事業に係る事業費の全額を一般会計からの負担金を財源に実施しています。 ・ 差異については、令和元年度から令和２年度に建設改良費及びこの財源となる収入998百万円を繰越したものです。８月総会資料については、令和２年度の当初予算について説明したため、この差が生じたものです。
＜高速補正予算関連＞ ○ 特別減収対策企業債10,227,000千円を借り入れることによって、企業債の返済計画にどれほどの影響が出るのか。（内田委員） ○ 軌道事業、高速電車事業ともに年間輸送人員の減少が激しく、企業債等による資金手当は必要と考えますが、この状況下でも少しでも多くの利用を促す努力をお願いします。換気、消毒のPR、利用者にもマスク、三密注意のアナウンスは一定の効果があります。 また、コロナ収束時には、国、道、市等とも連携し、GoToキャンペーンに代表される取組に参加できるようにと考えます。 V字回復となり、少しでも収益が改善できますようにご検討をお願いします。（齋藤委員）	・ 企業債残高については、長期的には減少していくものの、特別減収対策企業債の借入により、札幌市交通事業経営計画[2019～2028年度]の計画期間においては、定めている収支目標の企業債の残高を大きく超過するものと想定しています。[収支目標：2070億円以下まで縮減] ・ 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、車内アナウンスやポスター掲示等により、周知していきます。 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、新しい生活様式への対応やお客様のニーズを的確に捉えた事業展開を進めることで、財務上の耐久力を強めてまいります。

札幌市営企業調査審議会令和２年度第３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
○ 軌道事業と同様に輸送人員の減少（当初予定の2/3強）による減収額（▲13,539百万円）でやむを得ないことですが、収益補正額としては乗車料収入の減額のみということですね。 人員減少比率に対して減収比率が若干小さいのは、どのような要因が考えられますか。（堂本委員）	・ お客様がご利用になった料金（大人料金、こども料金）などの実績によって、乗車人員一人当たりの乗車料収入が変動するため、乗車人員と乗車料収入の減少比率が異なることがあります。
○ 資本金収入について、補正前の収入額（17,830）と８月総会時点での予算収入額（16,722）との差異（＋1,108）の要因を教えてください。（堂本委員）	・ 差異については、令和元年度から令和２年度予算へ建設改良費の財源となる企業債、国庫補助金等の収入1,108百万円を繰越した部分です。８月総会資料については、令和２年度の当初予算について説明したため、この差が生じたものです。
＜乗車人員関連＞	
○ 令和３年度の電車と地下鉄の年間輸送人員はどのような見込を想定しているのでしょうか。また、前年度比ではどの位になるのかお教え願います。（水澤委員）	・ 新型コロナウイルスの早期終息は見込み難く、令和３年度においても感染拡大による外出抑制やコロナ禍を機に広がったテレワーク、といった乗車料を取り巻くマイナス要素は継続されるものと考えています。一方で、令和２年度４、５月は緊急事態宣言下において乗車人員が大きく減少しましたが、感染対策の徹底が進められている現状を鑑みると、同様の減少が再び起こる可能性は低いと考えています。そのような要素を勘案すると、令和３年度は令和２年度補正予算後に比べて一日平均乗車人員で約９％好転するものと見込んでいます。
＜資金残関連＞	
○ 令和２年度の電車の年度末内部留保資金が1,441千円、地下鉄の年度末内部留保資金が０円と、次年度以降の資金不足が心配となりますので、持続可能な経営のためには次の検討をすべきと考えますが、検討についてのお考えをお教え願います。（水澤委員） ①電車と地下鉄の料金値上げ等に対する利用者の意向をアンケート調査する。 ②令和３年度には電車と地下鉄の料金値上げ額の検討をする。	・ 地下鉄については、料金値上げの市民の意見・意向の反映に当たっては、市営企業調査審議会への諮問及び市議会における議決を経ることとしておりますので、現在アンケート調査の実施は予定していません。 料金値上げについては、今後の乗車料収入の推移や経営状況を見極める必要があるものと考えています。 路面電車の料金制度の検討については、運送事業者である（一財）札幌市交通事業振興公社の判断に基づき実施していくものですが、交通局としても、運賃改定は軌道事業の安定的な経営のために検討すべき事項である一方で、利用者への影響が多大であることから、安易な値上げやサービスダウンにならないよう慎重に検討を進めるべきものと認識しています。 現時点では新型コロナウイルス感染症の影響が十分に見通せない状況にあるため、公社としては、今後の経営状況等を十分に見極めたうえで判断していく必要があると考えています。

札幌市営企業調査審議会令和2年度第3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
＜浸水被害関連＞	
○ 南北線の他の駅についても、同じような浸水被害が発生することは考えられないのか。 さらに、今後そのようなことが他の駅で起こらないように、予防保全的な措置を取っていく必要はないのか。（内田委員）	・ 北34条駅の出水は、打ち継ぎ目の一部から発生しましたが、コンクリートの強度試験等の結果から、出水箇所以外の打ち継ぎ目や躯体自体は健全と判断しています。また、目視が可能なトンネル部については、全線にわたり定期的に点検を実施しており、大きな損傷や劣化は見られないことから、同様に施工された駅部についても問題はないものと考えています。 また、これまでも、走行路の保守点検等の際、補修が必要となる漏水等の変状が発見された場合には適宜対処しておりますが、これに加え、ひび割れ補修や剥落防止といった改修工事も行い、引き続き予防保全に取り組んでいく考えです。
○ 地下鉄南北線が開業して、およそ半世紀が経つ。地下鉄開通を目指した工事は50年以上前に行われていて、北34条駅以外でもコンクリート壁の劣化や構造躯体の健全性に関わる懸念を抱いてしまう。この度の浸水被害を機会に、南北線を中心に、構造躯体やコンクリート壁面などの総点検を実施すべきではないだろうか。（臼井委員） ○ 開通から約44年経過した時点でのコンクリート構造物の劣化は考えられないし、沈下もない状態では、補修跡が原因と考えるのが妥当なところだと思います。当時の補修理由を解明できればいいのですが、工事図書等での検証も難しいと思われます。北24条以北はもともと地下水が多く、地下水流入防止の工法が採られたと聞いていますが、今回のような補修がされている場合、完全防止は難しいのでしょうか。 北34条駅については、今後の補修対策で収束すると考えられますが、他の駅舎や軌道への対策はどのように考えられているのでしょうか。目視確認や非破壊検査などの実施は検討されているのでしょうか。また、同様の被害発生に備えた機器・資材の確保は進められているのでしょうか。（堂本委員）	・ 鉄道施設は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令第90条」に基づき2年に1度、定期点検を実施し施設の健全性を確認しているところです。これまでも、走行路の保守点検等の際、補修が必要となる漏水等の変状が発見された場合には適宜対処しておりますが、これに加え、ひび割れ補修や剥落防止といった改修工事も行い、引き続き予防保全に取り組んでいく考えです。 同様の事故に備え、今回の浸水被害を受けて新たに配備したポンプ等の資機材を活用していくほか、止水材が市内で入手ができないといった課題があったことから、入手が容易な新たな材料の選定を進めているところです。
○ 他の地下鉄駅での地下水浸水調査とその対策は行ったのでしょうか。（水澤委員）	・ これまでも定期的に湧水を排水するポンプの点検を行っておりますが、今回の事故を受け、改めて湧水状況とポンプの稼働状況を点検し、異常がないことを確認しています。今後も引き続き、湧水量の変化を注視し、異常が確認された際には適切に対応していきます。

札幌市営企業調査審議会令和２年度第３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
○ 地下鉄駅の大雨による内水氾濫や大型台風による豊平川の氾濫に対する防水対策として、地下鉄駅の入口が多数あり、止水板での対策には限界があると思いますが、どんな有効な対策が採られているのでしょうか。（水澤委員）	・ 止水板が設置されているのは５駅と限定的であるため、土のうや止水シートを設置するなど、各駅の特性に応じて必要な物品を配備しています。
○ 北側の地盤は弱く、地盤沈下の他例もあるようです。今回の調査にて12/23（水）実施の駅周辺地上部の沈下測量結果を教えてください。（齋藤委員）	・ 12/23以降、駅周辺地上部で定期的の実施した測量結果より沈下の傾向は見られていません。
○ 施行継目の補修履歴がないのは問題と考えます。築年数の長い構造体は記録だけが頼りです。改善をお願い致します。（齋藤委員）	・ 施工継目の補修履歴は内壁があり、不可視部分だったことから把握することができませんでした。今後、改修工事等で不可視部分を確認できる際には、現況を記録に残していきたいと考えています。
○ 今回の被害に関する損害額はいくら位ですか。乗車料収入減や代替手段等の諸費用、補修関係費、新たな設備投資額等がかかっていると思われます。概算で結構です。（堂本委員）	・ 損害額は、156,000千円と見込んでいます。その内訳は、定期券払戻による乗車料収入の減など5,700千円、代替輸送費9,700千円、排水作業など復旧に係る補修費140,600千円となります。なお、新たな設備投資は発生しない見込みです。
○ 「12/14の3時22分ごろ、連絡通路において、原因不明の浸水を確認」し、真駒内と北24条駅間の折り返し運行を開始したのが9時23分とあるが、この6時間の間、どのような対応がなされていたのか？また、この6時間の対応は適切であったか？たとえば、安全面の点で、もっと早期に折り返し運行に切り替える必要性はなかったのか？（今野委員）	・ 保守業者による排水作業を実施しながら、関係機関との連絡調整を行っており、その間の対応は、お客様の安全を最優先に考えた上で判断したものであることから適切であったと考えています。また、駅施設内の浸水状況から判断し、折り返し運行のタイミングについても適切なものであったと考えています。
○ 浸水の確認後、地下鉄利用者への情報伝達はどのようになされたのか？たとえば、情報伝達の時間や手段は適切だったか？（今野委員）	・ 関係各駅での職員による周知、当局ホームページ及びTwitterによる周知、報道機関に対する情報提供などを随時実施しており、これらの対応は適切であったと考えています。