

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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																											
<p><予算総括表関連></p> <p>○ 減価償却費はキャッシュフローではないため、軌道整備事業会計では、実営業費用は813百万円になると思う。資本支出は1,310百万円なので、総実費用は2,123百万円となる。それに対して、収益的収入が1,037百万円と資本的収入1,119百万円なので、総収入は2,156百万円となる。その差は+33百万円となり、さらに特別減収対策企業債が467百万円あるので、500百万円の内部留保があるように思える。しかし、内部留保は190百万円となっているので、残りの310百万円がどこに消えたか教えてほしい。</p> <p>高速電車事業会計についても同様の計算をした場合、収益的収支は248+15,009=15,257百万円のプラスとなり、資本的収支では12,248百万円の赤字となることから、トータルでは3,009百万円のプラスとなる。減価償却費15,009百万円のうち、12,000百万円が内部留保として計上されているが、残りの3,009百万円がどこに消えたか教えてほしい。(内田委員)</p>	<p>・ 減価償却費などの現金を伴わない支出や、長期前受金戻入のように現金を伴わない収入については、「当年度分損益勘定留保資金等」で整理しており、「内部留保」とは異なるものです。</p> <p>当年度分損益勘定留保資金等の内訳は下記のとおりです。</p> <table border="1" data-bbox="1131 419 2060 762"> <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>①減価償却費</td> <td>691百万円</td> <td>15,009百万円</td> </tr> <tr> <td>減価償却費以外のもの</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②固定資産除却費</td> <td>36百万円</td> <td>847百万円</td> </tr> <tr> <td>③長期前受金戻入</td> <td>△539百万円</td> <td>△3,863百万円</td> </tr> <tr> <td>④退職給付引当金計上額</td> <td>20百万円</td> <td>612百万円</td> </tr> <tr> <td>⑤その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)</td> <td>△18百万円</td> <td>△605百万円</td> </tr> <tr> <td>⑥ ②～⑤計</td> <td>△501百万円</td> <td>△3,009百万円</td> </tr> <tr> <td>⑦当年度分損益勘定留保資金等 ①+⑥</td> <td>190百万円</td> <td>12,000百万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>ご質問のうち、高速電車事業会計の差分3,009百万円については、当年度分損益勘定留保資金等12,000百万円のうち、減価償却費以外の現金を伴わない収入・支出の合計額△3,009百万円にあたり、資金残は3,009百万円－3,009百万円＝0円となり、現金がどこかに消えたということにはなりません。</p> <p>軌道整備事業会計について、減価償却費を除いた収支の差額+33百万円と、特別減収対策企業債（収益的収支不足分）467百万円を合わせた500百万円は、減価償却費以外の現金を伴わない収入・支出の合計額△501百万円と、前年度資金残1百万円により、0円となります。したがって、高速電車事業会計同様、現金がどこかに消えたということにはなりません。</p>		軌道整備事業会計	高速電車事業会計	①減価償却費	691百万円	15,009百万円	減価償却費以外のもの			②固定資産除却費	36百万円	847百万円	③長期前受金戻入	△539百万円	△3,863百万円	④退職給付引当金計上額	20百万円	612百万円	⑤その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)	△18百万円	△605百万円	⑥ ②～⑤計	△501百万円	△3,009百万円	⑦当年度分損益勘定留保資金等 ①+⑥	190百万円	12,000百万円
	軌道整備事業会計	高速電車事業会計																										
①減価償却費	691百万円	15,009百万円																										
減価償却費以外のもの																												
②固定資産除却費	36百万円	847百万円																										
③長期前受金戻入	△539百万円	△3,863百万円																										
④退職給付引当金計上額	20百万円	612百万円																										
⑤その他資金調整 (退職給付引当金取崩額等)	△18百万円	△605百万円																										
⑥ ②～⑤計	△501百万円	△3,009百万円																										
⑦当年度分損益勘定留保資金等 ①+⑥	190百万円	12,000百万円																										

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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
<p>○ 予算総括表において、行方の分からないキャッシュフローが存在する収支のまとめ方は採用すべきではないと思うので改めてほしい。(内田委員)</p> <p>○ 特別減収対策企業債の額の適切性を検討するための重要な情報が予算総括表において欠落していると思う。 説明において、「減価償却費だけ見た実収支(+33百万円)から、長期前受金戻入などの現金を伴わない収入支出(計△501百万円)」とあるが、長期前受金戻入が539百万円であるので、△501百万円とするには収益的収支のどこかに38百万円が含まれていなければならない、それが何であるか予算総括表から追えないことに問題があるように思う。 今回の資料確認の重要な視点の一つは、特別減収企業債の額の適切性を確認することにあると思うが、それが極めて困難であった。(内田委員)</p>	<p>・ 現金を伴わない収入及び支出の計上については、地方公営企業法施行規則第13条及び第21条にて、償却資産の価格や当該資産の取得に充てた補助金等を償却することとされており、計上が義務付けられています。 また、両会計の予算額等の整理は、地方公営企業法施行規則別記第1号及び第9号に沿って行っており、当該条項においては、収益的収入及び支出のうち現金を伴わない部分である損益勘定留保資金等により、資本的収入額が資本的支出額に不足する額の補てん財源とするものとされており、したがって、損益勘定留保資金等の項目も必要なものであります。 そのうえで、健全化法上の資金過不足が発生しないように、特別減収対策企業債の金額を算出しております。 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、上記経理処理の原則を踏まえつつ、すべての方にわかりやすい資料の公表に努めていきます。</p>

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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												
<p>○ 減価償却費は必ず計上しなければいけないのか教えてほしい。計上しなくても良い場合、特別減収対策企業債は起債しなくても良く、借金を増やすことを避けられるように思う。(内田委員)</p>	<p>・ 「償却資産については、毎事業年度減価償却を行うものとする」(地方公営企業法施行規則第13条)と定められており、損益計算にあたり、固定資産の価値減耗について耐用年数に応じて費用に配分するため、減価償却費は固定資産のうち土地等を除く償却資産に対して必ず計上しなければならないものとされています。</p> <p>そのうえで、現金支出を必要としない減価償却費の多寡にかかわらず、資金不足の発生が見込まれることから、特別減収対策企業債を発行することで、資金不足額を発生させない取扱いとなっております。</p>												
<p>○ 表にある「合計(地財法)」は、どのように計算されたものであるか教えてほしい。(内田委員)</p> <p>○ 以下の言葉等の意味を教えてほしい。(水澤委員)</p> <p>①地財法上の過不足額とは ②健全化法上の資金不足は発生しない見込みとは</p>	<p>・ 「合計(地財法)」は地方財政法上の資金過不足額を示しています。</p> <p>地方財政法上の資金過不足額とは、資本的収入に係る特別減収対策企業債を収入に含めない方法で計算した資金過不足額で、「収益的収支差引額」「資本的収支差引額」「当年度分損益勘定留保資金等」「過年度分内部留保資金(地財法)」を合算した額です。資金不足額が公営企業の事業規模を表す営業収益に対して10%以上となった場合、企業債を発行する際に総務大臣の許可が必要となります。</p> <p>また、健全化法上の資金過不足額とは、特別減収対策企業債を収入に含めて計算した資金過不足額です。健全化法上の資金不足額が営業収益に対して20%以上となった場合、「経営健全化計画」を定める必要があります。</p> <p>※健全化法：地方公共団体の財政の健全化に関する法律</p>												
<p>○ 高速電車事業会計において、営業外費用が大きく減少しているが、要因は消費税額の減少でしょうか。支払利息と消費税の内訳を教えてほしい。(堂本委員)</p>	<p>・ 営業外費用の主な内訳は下記のとおりです。営業外費用の主な減少要因は、企業債の平均利率の低下に伴う支払利息の減少によるものです。</p> <table border="0" data-bbox="1131 991 1657 1110"> <tr> <td>令和2年度予算</td> <td>支払利息</td> <td>3,653百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>消費税</td> <td>484百万円</td> </tr> <tr> <td>令和3年度予算</td> <td>支払利息</td> <td>3,250百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>消費税</td> <td>365百万円</td> </tr> </table>	令和2年度予算	支払利息	3,653百万円		消費税	484百万円	令和3年度予算	支払利息	3,250百万円		消費税	365百万円
令和2年度予算	支払利息	3,653百万円											
	消費税	484百万円											
令和3年度予算	支払利息	3,250百万円											
	消費税	365百万円											
<p>○ 高速電車事業会計の受託工事が営業外収支欄に記載されているが、経理処理を変更したのか教えてほしい。(堂本委員)</p>	<p>・ 高速電車事業会計の受託工事に係る受託工事費及び受託工事収入については、これまでは、資本的収支に計上していましたが、地方公営企業法施行規則第3条(勘定科目の区分)にある、水道事業の例に準じることとし、令和2年度より営業外収支として計上するよう経理処理を変更しています。</p>												

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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
<p><乗車人員・乗車料収入関連></p> <p>○ 軌道整備事業における施設使用料の減免について、以下の点を教えてください。（中川委員）</p> <p>①本来の使用料全額 ②減免の理由 ③減免金額の根拠</p>	<p>・ 令和3年度予算における施設使用料の減免については、下記のとおりです。</p> <p>①本来の使用料全額（減免前の金額）：854百万円 ②減免の理由：札幌市軌道整備事業条例第3条により「災害その他特別な理由があると認める場合」に使用料を減免できるようになっております。このたびの新型コロナウイルス感染症拡大による運送事業者の減収が極めて大きいため、安全運行及び利用者サービスに直結する旅客運送を担う運送事業者の安定的な経営を確保することから、減免を行っております。 ③減免金額の根拠：「軌道運送高度化実施計画」の長期収支計画における乗車料収入と決算額との差を上限とし、運送事業者の財務状況及び自助努力等を考慮のうえ、減免額を決定します。</p> <p>長期収支計画における乗車料収入1,519百万円に対し、運送事業者の乗車料収入予算額が970百万円であり、その差額である549百万円が減免額となり、この減免額を、本来の使用料から減じた得た金額305百万円を令和3年度予算の施設使用料収入と見込んでおります。</p> <p>なお、決算時には、年間乗車料収入の確定額によって、減免額と施設使用料収入を算定し直して確定させます。</p>

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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																																
<p>○ 令和2年度補正予算時に決めた使用料減免後の使用料と令和3年度予算の使用料の差（▲233）は補正時の内部留保取崩しによる自助努力額（182）が大きいと思う、それ以外の要因は何か教えてほしい。（堂本委員）</p>	<p>・ 令和2年度予算における減免後の施設使用料は527百万円（資料1頁営業収益538百万円の内数）であり、令和3年度予算305百万円との差額は222百万円（＝⑦）となります。</p> <p>この差額の内訳は、お見込みいただいたとおり、令和2年度における内部留保取崩しによる自助努力額182百万円（＝⑤）のほか、下記のとおりとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 減免前の施設使用料の減少による減 22百万円…① ・ 乗車料の減収見込み額の増大による減免額の増 18百万円…④ <p style="text-align: right;">（単位：百万円）</p> <table border="1" data-bbox="1137 550 2056 906"> <thead> <tr> <th></th> <th>2年度予算</th> <th>3年度予算</th> <th>差分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①減免前の施設使用料</td> <td>876</td> <td>854</td> <td>▲ 22</td> </tr> <tr> <td>②減収前の乗車料収入見込（長期収支計画）</td> <td>1,514</td> <td>1,519</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③減収後の乗車料収入見込（予算）</td> <td>983</td> <td>970</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④減収見込額（②－③）</td> <td>531</td> <td>549</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>⑤財団の内部留保取崩</td> <td>182</td> <td>0</td> <td>▲ 182</td> </tr> <tr> <td>⑥減免額（④－⑤）</td> <td>349</td> <td>549</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>⑦減免後の施設使用料（①－⑥）</td> <td>527</td> <td>305</td> <td>▲ 222</td> </tr> </tbody> </table>		2年度予算	3年度予算	差分	①減免前の施設使用料	876	854	▲ 22	②減収前の乗車料収入見込（長期収支計画）	1,514	1,519		③減収後の乗車料収入見込（予算）	983	970		④減収見込額（②－③）	531	549	18	⑤財団の内部留保取崩	182	0	▲ 182	⑥減免額（④－⑤）	349	549	200	⑦減免後の施設使用料（①－⑥）	527	305	▲ 222
	2年度予算	3年度予算	差分																														
①減免前の施設使用料	876	854	▲ 22																														
②減収前の乗車料収入見込（長期収支計画）	1,514	1,519																															
③減収後の乗車料収入見込（予算）	983	970																															
④減収見込額（②－③）	531	549	18																														
⑤財団の内部留保取崩	182	0	▲ 182																														
⑥減免額（④－⑤）	349	549	200																														
⑦減免後の施設使用料（①－⑥）	527	305	▲ 222																														
<p>○ 高速電車事業は乗車料収入の回復を見込み増収の予算となっているが、軌道整備事業は減収予算となっているのはなぜか教えてほしい。（中川委員）</p>	<p>・ 軌道整備事業の令和3年度予算は、令和2年度予算と比較して、施設使用料の減収を見込んでいることから、減収予算となっています。</p> <p>施設使用料の減収を見込んだ主な要因としては、2年度に公社の自助努力によって内部留保を取崩し費消したため、3年度にも2年度と同様に取崩しをすることは困難と考えられることから、3年度は2年度と比較して、減免額が多くなると見込んだことが挙げられます。</p>																																

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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																																		
<p>○ 交通事業にとって輸送人員数と設備投資・改修額が収益計画の要です。予算では電車は令和2年度より微減、地下鉄は9%の増加と見込まれている。電車については車両数減少の影響を見込んだのでしょうか。近距離等の利用者減少などの影響でしょうか。コロナの収束・社会活動回復見込をどのように設定されているのか教えてほしい。（堂本委員）</p>	<p>・ 令和3年度予算における乗車人員及び乗車料収入については、高速電車事業は令和2年度決算見込みより増収を見込んでおり、軌道運送事業は（令和2年度の乗車料収入から、上下分離による運送事業者の変更に伴う定期券の精算分が増加した影響を除いた場合）、令和2年度決算見込みと同額程度の収入を見込んでいます。</p> <p>高速電車事業と軌道運送事業の見込方法の大きな違いは、ともに令和2年度の収入状況を参考にしながらも、新型コロナウイルスによる緊急事態宣言期間であり対前年比の乗車料収入減少幅が大きかった昨年4、5月の減収状況を高速電車事業では加味していない一方、軌道運送事業では加味している点があります。</p> <p>この違いの理由は、地下鉄・路面電車ともに感染対策の徹底が進められている現状のなか、高速電車事業では、同様の減少が再び起こる可能性は低いという考えから、4、5月を加味しないこととした一方、軌道運送事業（路面電車）は、高速電車事業（地下鉄）と比べて定期外利用者の割合が高く、近距離の移動手段であることから、他の移動手段（自転車、徒歩など）への転換が比較的容易であり、地下鉄よりもコロナ禍での影響を受けやすいこと等を考慮し、4、5月を含めた平均を使い策定しているためです。</p> <p>なお、軌道整備事業において車両数は減少するものの、これにより運行本数に影響が及ぶものではないため、輸送人員の見込みには影響がありません。</p>																																		
<p>○ 令和3年4～6月の電車・地下鉄の乗車人員の予定と実績はどのようになっているか教えてほしい。（水澤委員）</p>	<p>・ 令和3年4～6月の電車・地下鉄の乗車人員の予定（予算）と実績は下記のとおりです。</p> <p style="text-align: right;">（1ヶ月間の合計人員）</p> <table border="1" data-bbox="1137 1145 2065 1343"> <thead> <tr> <th rowspan="2">乗車人員 (単位：人)</th> <th colspan="3">路面電車</th> <th colspan="3">地下鉄</th> </tr> <tr> <th>4月</th> <th>5月</th> <th>6月</th> <th>4月</th> <th>5月</th> <th>6月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予算</td> <td>465,460</td> <td>463,896</td> <td>460,736</td> <td>13,907,000</td> <td>14,618,000</td> <td>14,311,000</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>549,805</td> <td>435,911</td> <td>455,908</td> <td>15,049,306</td> <td>12,346,965</td> <td>12,961,587</td> </tr> <tr> <td>達成率</td> <td>118.1%</td> <td>94.0%</td> <td>99.0%</td> <td>108.2%</td> <td>84.5%</td> <td>90.6%</td> </tr> </tbody> </table>	乗車人員 (単位：人)	路面電車			地下鉄			4月	5月	6月	4月	5月	6月	予算	465,460	463,896	460,736	13,907,000	14,618,000	14,311,000	実績	549,805	435,911	455,908	15,049,306	12,346,965	12,961,587	達成率	118.1%	94.0%	99.0%	108.2%	84.5%	90.6%
乗車人員 (単位：人)	路面電車			地下鉄																															
	4月	5月	6月	4月	5月	6月																													
予算	465,460	463,896	460,736	13,907,000	14,618,000	14,311,000																													
実績	549,805	435,911	455,908	15,049,306	12,346,965	12,961,587																													
達成率	118.1%	94.0%	99.0%	108.2%	84.5%	90.6%																													

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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
<p><主要事業関連></p> <p>○ 低床車両、除雪車両、8500形車体の台数と耐用年数を教えてほしい。 (齋藤委員)</p> <p>○ 軌道整備事業について、今後の車両新造・廃車は経営計画どおりか教えてほしい。 また、高速電車事業について、多くの建設改良事業が並行的に進められているが、経営計画から実施時期・内容が大きく変動している事案はあるか教えてほしい。(堂本委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和3年8月時点の台数は下記のとおりです。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 低床車両 8両 (A1200形3両、1100形5両) ・ 除雪車両 4両 ・ 8500形 6両 <p>なお、いずれの車両も、30年を目安に様々な改修を行っており、延命しながら運用しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道整備事業の低床車両の導入については、計画期間中(令和元～10年度)に14両の導入を計画しており、現在のところ、経営計画のとおり進めていく予定です。 <p>高速電車事業について、経営計画から実施時期・内容が大きく変動している建設改良事業は、地下鉄駅のリフレッシュ事業があります。経営計画では、各年2駅程度、壁面等の経年劣化が進行している地下鉄駅を、清潔感のある明るい駅に改装するとしておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響による減収を踏まえ、計画を一旦凍結することとし、沿線地域の再開発やまちづくりなどと連携する上で優先度の高いものを個別に判断していくこととしました。</p>
<p><今後の見通しについて></p> <p>○ 今後、コロナが終息してからも、企業のテレワークが浸透してきたこともあり、完全にコロナ前に戻ることは難しいのではないかと思います。この際、乗車料収入が減少するからといって、人件費や経費といった営業費用を大幅に削減することは現実的ではないことから、今後の事業収支に影響が出てくるものと思う。この辺りの今後の見通しや対応(乗車料収入を増やすための関係部局との連携、市電や地下鉄沿線の地域とのコラボ、駅の有効活用等)について、現状で検討されていることがあれば教えてほしい。(今野委員)</p> <p>○ コロナにより大きな減収となったが、今後の収益を改善する計画について、検討中でも良いので教えてほしい。(齋藤委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域や沿線施設との連携については、地下鉄の利用促進や地域のまちづくりにつなげることを目的に取組を進めてきたところであり、今後もこれまでの取組を継続してまいりたいと考えております。 <p>また、令和3年度から駅ナカ店舗の出店促進策を実施しており、賃料収入の確保や駅の利便性向上に取り組んでいるところです。</p> <p>路面電車に関しては、運行を担う(一財)札幌市交通事業振興公社が、沿線の行啓通商店街振興組合とのタイアップによるシリウス初の広告枠PR、民間事業者とのパートナー契約によるオリジナルペイント電車の運行や、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を考慮し、WEB等を用いた乗客誘致策を計画しており、今後も新たな企画乗車券などサービス向上・増収策の検討を進めていく予定です。</p> <p>今後の収益を改善する計画については、必要な感染症対策を徹底し、お客様に安心してご乗車いただける環境整備を進めていくとともに、不急な事業の先送り等による支出の抑制や、地下鉄駅施設の有効活用による付帯収入の確保に努めるなど、一層安定経営に向けて取り組んでいきます。</p>

札幌市営企業調査審議会令和3年度第1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
<p>○ 特別減収対策企業債とは何か。企業債の今後の返済はどのように成されるのか教えてほしい。（水澤委員）</p>	<p>・ 特別減収対策企業債は、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発生又は拡大すると見込まれる公営企業の資金不足額を上限に発行ができ、15年以内の償還年限を原則とする企業債です。 今後の返済については、コロナの影響が落ち着くことにより、乗車料収入が回復することで返済財源を確保できる見込みですが、より安定した経営に向けて、経費の節減や建設改良事業の見直しなどを検討していきます。</p>
<p><その他意見></p> <p>○ 地下鉄の多言語表示は札幌市のイメージアップとなる良い施策であったと思う。（水澤委員）</p> <p>○ 難しい言葉の羅列では資料の理解が進まない。どこかに解説を入れて欲しかった。（水澤委員）</p>	<p>・ いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただき、すべての方に分かりやすい資料の公表や、より一層利用しやすい公共交通の整備に努めていきます。</p>