

## 第3 外部監査の結果

### 3. 1 外部監査の指摘事項及び意見の基準について

今回の監査結果については、指摘事項及び意見に区分している。指摘事項については、その行為に重大な違法性があるか又は不当性がある場合が該当する。不当性がある場合には、3E（経済性、効率性、有効性）の視点から見て早急に是正すべきものが含まれる。

意見に該当するものは、著しく違法や不当なものとはいえないが、その管理の仕方や内容に改善すべき点があるものが該当する。

監査の結果については、下記のように交通局を構成する課ごとに記載している。また、（財）振興公社についてもその対象としている。

今回の監査において指摘事項、意見を付された項目を下記表にまとめた。

| No | タイトル  | 対象課     | 指摘 | 意見 |
|----|---|---------|----|----|
| 1  | SAPICA使用簿のフォームについて                              | 総務課     | 0  | 1  |
| 2  | 取替法の注記について                                      | 経営計画課   | 1  | 0  |
| 3  | 無形固定資産の表示について                                   | 同上      | 1  | 0  |
| 4  | 高速電車事業の保有有価証券、出資金について                           | 同上      | 0  | 1  |
| 5  | 3路線の経常収支、累計欠損金と東豊線の経常収支の赤字について                  | 同上      | 0  | 1  |
| 6  | 札幌市軌道整備事業について                                   | 同上      | 1  | 4  |
| 7  | 札幌市交通局で作成している会計帳簿について                           | 同上      | 0  | 1  |
| 8  | 建設改良費と修繕費の形式的区分について                             | 同上      | 0  | 1  |
| 9  | 貸借対照表の固定資産の期末簿価について                             | 同上      | 0  | 1  |
| 10 | 令和4年度に取得された資産の減価償却計算について                        | 同上      | 0  | 1  |
| 11 | 過年度の減価償却計算の誤りについて                               | 同上      | 1  | 0  |
| 12 | 固定資産償却方法の登録について                                 | 同上      | 1  | 0  |
| 13 | 固定資産台帳のデータ管理について                                | 同上      | 0  | 1  |
| 14 | 取替法適用資産について                                     | 同上      | 1  | 0  |
| 15 | 取得価格が僅少な資産に対する取替法の適用について                        | 同上      | 1  | 0  |
| 16 | 決算書と固定資産台帳の不整合について                              | 同上      | 0  | 1  |
| 17 | 交通局のパークアンドライド駐車場事業について                          | 営業課     | 0  | 1  |
| 18 | 地下鉄駅業務等委託業務に係る広告管理業務について                        | 同上      | 0  | 1  |
| 19 | 広告管理業務のほか、遺失物管理業務、高速電車事業定期券発売業務・乗車券等作成発売等業務について | 同上      | 0  | 1  |
| 20 | プロスポーツ団体との契約について                                | 同上      | 0  | 1  |
| 21 | 特枠について  | 同上      | 0  | 1  |
| 22 | お客様安心にむけての取り組みについて                              | 業務課     | 0  | 1  |
| 23 | （財）振興公社との地下鉄駅業務等委託契約について                        | 同上      | 0  | 1  |
| 24 | 貯蔵品の受払い管理について                                   | 検修担当課   | 0  | 0  |
| 25 | 東豊線さっぽろ駅ほか券売機・精算機の過収受の恒久対策の完了についての伺いの起案について     | 電気課     | 0  | 1  |
| 26 | 苦情処理について  | （財）振興公社 | 0  | 1  |
| 合計 |   |         | 7  | 22 |

### 3. 2 総務課（庶務係、契約係、職員係）

庶務係は局庶務として、管理者の秘書業務、出資団体の管理、照会回答や苦情要望の局の取りまとめなどの業務を行っており、契約係では、工事や設計、業務委託などの契約業務、職員係では、人事労務、給与支給などの業務を行っている。

本局庁舎は老朽化が進んでいるため、庶務係にて、今後数年かけて、設備の大規模改修を進めていく予定。

22名在籍（令和5年5月1日現在。以下同じ。）、事務室は本局3階

#### 3. 2. 1 S A P I C A使用簿のフォームについて

##### （1）概要

交通局の各課の職員が業務において、S A P I C Aを使用した際には、使用した職員の氏名、交付年月日、使用年月日、用務内容、使用区間、使用金額、S A P I C Aポイントの状況、返納確認等を、S A P I C A使用簿に記載することとしている。返納確認の欄も設けられており、使用者以外が確認をしている。また、各ページごとに課長が確認をし、決裁印を押印している。

##### （2）実施した監査手続き

任意に選択した課（総務課、経営計画課、電気課）のS A P I C A使用簿を閲覧し、その使用状況と使用、返納の確認状況を確認した。また、S A P I C A使用簿の使用状況について質問を実施するとともに、不明点が発生した際には、再質問を実施する等、S A P I C Aの使用による不正の可能性がないかを検証した。

##### （3）監査の結果

###### 【意見】

S A P I C Aについては、金券にあたり、また、業務以外の使用をする恐れもある。また、過去に不正な使用（（財）振興公社）もされており、平成22年度の包括外部監査においてもその旨が記載されている。

このため、使用簿をもって管理することは不正防止に有効な施策であると判断した。また、S A P I C A使用簿は、有効に管理されていると判断できた。

ただし、返納確認欄の横に返却日を記載（手書き）している課と記載がない課が混在している。

具体的には下記表のようになる。

|       |                 |
|-------|-----------------|
| 総務課   | 返納確認日の記載がないページ有 |
| 経営計画課 | すべて返納確認日の記載がない。 |
| 電気課   | 返納確認日の記載有。      |

上記結果より、S A P I C A使用簿のフォームに返却日を入れるべきであると考え

る。返納記載欄がないと、上記結果のように返納記載日が記載されない危険性があるからである。また、ルールが各課によって異なることには問題がある。

交通局からも、「サピカ使用に係る交通局の取扱要領は、市長部局の取扱要領を準用し、様式についても同様としているところ、返納確認に係る取扱いについては、交通局独自のルールとして、通知により運用しているもの」との回答を監査人は受けて

いる。

交通局総務課が中心となり、SAPICA使用簿のルールを統一し、その周知徹底を図ることが求められることから意見を付した。

### 3. 3 経営計画課（経営計画係、経理係）

地下鉄や路面電車の長期戦略である「交通事業経営計画」を所管し、経営方針や事業計画を定めるなど、経営のかじ取り役を担っている。

また、市長部局から独立した企業会計として、予算査定や決算調製、企業債の借入れ、支出審査など、市長部局で言えば、政策企画部、財政部、会計室の機能を担う課。

13名在籍、事務室は本局3階

#### 3. 3. 1 取替法の注記について

##### （1）概要

高速電車事業会計、軌道整備事業会計共に案内軌条等については取替法が適用されている。取替法とは同様の資産が多量にあり、個別の減価償却が実務上困難なものについて、取替時に取り替えにかかった金額を費用計上するものである。鉄道事業会計規則第13条において、取替法による会計処理が定められている。取替法を実施した場合は、その旨を注記する必要がある。平成22年の包括外部監査においても、高速電車事業会計について、その旨の指摘がされている。

##### （2）実施した監査手続き

平成30年度～令和4年度までの高速事業会計決算書、軌道整備事業会計決算書を閲覧し、重要な会計方針に係る事項に関する注記を確認した。また、取替法の注記がない年度がある旨を担当者に報告し、その理由についてヒアリングを実施した。令和4年度については、高速電車事業会計、軌道整備事業会計共に決算書取替法の注記がされていたため、その文言の正確性を確認した。

##### （3）監査の結果

###### 【指摘事項】

高速電車事業会計、軌道整備事業会計共に案内軌条等については取替法が適用されている。しかし、平成30年～令和3年度の決算書には高速、軌道共に取替法の注記がない。

「取替資産（案内軌条他）については取得原価の100分の50に達するまで定率法により行っている」旨の記載をするべきである。

引継ぎ不足等の単純ミスであると思われるが、一度指摘された事項であり、訂正にも大きな障害がないので、このようなミスが無いように決算スケジュールに当該事項を織り込む、担当者のダブルチェック等の工夫が必要であると考えます。

なお、令和4年度の決算書には取替法についての注記がされている。よって、令和5年度の決算書以降は令和4年度のおりに取替法の注記をすることが必要となる。平成22年の包括外部監査においても高速電車事業において指摘された事項であり、当該包括外部監査の対象となる期間において取替法の注記がないことから、指摘事項とした。

### 3. 3. 2 無形固定資産の表示について

#### (1) 概要

高速電車事業会計の無形固定資産の表示の内訳

| 平成30年度      | 令和元年度       | 令和2年度       | 令和3年度       | 令和4年度     |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| その他無形固定資産のみ | その他無形固定資産のみ | その他無形固定資産のみ | その他無形固定資産のみ | 地上権       |
| なし          | なし          | なし          | なし          | その他無形固定資産 |

※令和3年度まで、独立表記項目がない。内訳を単にその他無形固定資産と表示している。

軌道整備事業会計の無形固定資産の表示

| 平成30年度    | 令和元年度     | 令和2年度     | 令和3年度     | 令和4年度     |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 施設利用権     | 施設利用権     | 施設利用権     | 施設利用権     | 施設利用権     |
| その他無形固定資産 | その他無形固定資産 | その他無形固定資産 | その他無形固定資産 | その他無形固定資産 |

※施設利用権のみ、独立表記項目としている。

上記表のように高速電車事業会計では、平成30年度～令和3年度まで無形固定資産の全部がその他無形固定資産のみとして表示されている。令和4年度は地上権のみが独立表示でそれ以外はその他無形固定資産として表示されている。

また、軌道整備事業会計では、施設利用権以外はその他無形固定資産として表示している。

#### (2) 実施した監査手続き

平成30年度～令和4年度までの高速事業会計決算書、軌道整備事業会計決算書を閲覧するとともに、固定資産台帳を閲覧し、無形固定資産の構成要素がソフトウェアがメインであることを確認した。また、無形固定資産の表示の大半がその他無形固定資産になる理由について質問した。

#### (3) 監査の結果

##### 【指摘事項】

地方公営企業法施行規則の勘定科目表をみると、無形固定資産についても勘定科目を独立表記している。

上記実施した監査手続きの結果、無形固定資産の内容としては、電話加入権とソフトウェアがメインであり、ソフトウェアが金額的に最も大きい構成要素となる以上はソフトウェアを独立表記するべきであると言える。

札幌市のその他の特別会計を参考にしたところ、下水道事業と病院事業ともにソフトウェアを独立表示している。

よって、令和5年度以降はソフトウェアを無形固定資産の独立表記科目とすべきである。

### 3. 3. 3 高速電車事業の保有有価証券、出資金について

#### (1) 概要

現在、交通局では、投資有価証券、出資金が貸借対照表に計上されているが、保有管理している有価証券整理簿は担保としている小切手等の整理簿であり、現在保有している投資有価証券、出資金を整理するための簿冊がない。投資有価証券は(株)札幌公社のもの、出資金は(財)振興公社と地方公共団体金融機構のものであるが、これについて適切に管理されているか、また、そもそも、これらを保有する必要性はあるか検討の余地がある。

#### (2) 実施した監査手続き

保有している有価証券、出資金について有効に管理するための施策を実施しているか質問を実施した。また、そもそも、これらの有価証券、出資金は交通局として保有する必要があるものであるかについて簿冊等を閲覧し、必要に応じて再質問を実施した。

さらに投資有価証券、出資金について強制評価減(地方公営企業法施行規則第8条3項1号)の検討を図っているか質問を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

現在、交通局が保有する有価証券については、これを管理するための簿冊がない。

これでは、投資有価証券、出資金についての有効な残高把握、管理が出来ない。

よって、交通局が保有する有価証券、出資金を管理するための簿冊を作成し、管理するべきであると考え意見を付した。

なお、地方公共団体金融機構に係る出資については札幌市がとりまとめを行っているため、出資証券の管理も一般会計が行っている。

また、保有している(株)札幌公社、(財)振興公社、地方公共団体金融機構についての投資有価証券、出資金は企業債の借入担保、交通業務の確保等、保有の必要性があるものであるとの判断することが出来た。

投資有価証券については強制評価減の検討のため、(株)札幌公社の財務諸表を毎年、入手していることを確認した。

### 3. 3. 4 3路線の経常収支、累積欠損金と東豊線の経常収支の赤字について

#### (1) 概要

2019年～2028年の累積欠損金、経常収支の計画は下記のとおりである。

|       |                    |
|-------|--------------------|
| 経常収支  | 計画期間平均79億円以上の黒字を維持 |
| 累積欠損金 | 1,400億円まで縮減        |

そこで、上記10年計画の実現可能性を検証するため3路線（南北線、東西線、東豊線）全体の過去10年間の累積欠損金、経常収支を分析した。

(単位：千円)

|      | 累積欠損金        | 経常収支<br>合計 | 南北線<br>経常収支 | 東西線<br>経常収支 | 東豊線<br>経常収支 |
|------|--------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 平成25 | △314,105,882 | 6,698,741  | 3,526,429   | 520,577     | 2,669,734   |
| 26   | △255,286,776 | 6,082,439  | 3,570,282   | 625,152     | 1,887,004   |
| 27   | △246,027,715 | 8,802,971  | 4,505,912   | 2,307,669   | 1,989,389   |
| 28   | △237,127,135 | 8,900,579  | 5,178,316   | 3,303,934   | 418,328     |
| 29   | △228,313,565 | 8,813,569  | 5,210,541   | 2,925,909   | 677,119     |
| 30   | △218,816,525 | 9,529,793  | 5,184,064   | 3,936,586   | 409,142     |
| 令和元  | △210,182,422 | 8,693,181  | 4,930,866   | 3,978,849   | △216,535    |
| 2    | △210,604,404 | △982,311   | 1,135,418   | 286,012     | △2,403,741  |
| 3    | △208,358,296 | 2,240,186  | 2,092,166   | 1,711,777   | △1,563,757  |
| 4    | △202,602,872 | 6,052,614  | 3,610,664   | 3,069,049   | △627,099    |

上記図表のように過去10年間の高速電車事業全体としては累積欠損金は減少している。しかし、コロナ後の経常収支は令和元年度から10年度の経営計画の目標である79億円を大きく下回る結果となっている。また、累積欠損金も2028年に1,400億円を下回る可能性は低くなっていると言わざるを得ない。（但し、現在令和6年度からの修正5年計画を調整中である。）

3路線別の経常収支をさらに補助金の計上前、計上後で分析する必要がある。

#### (2) 実施した監査手続

3路線別の経常収支、累積欠損金を過去10年分分析するとともに、3路線別の経常収支をさらに補助金の計上前、計上後で分析する。また、その状況を交通局に報告し、対応方法についてヒアリングを実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

まずは、3路線全体と路線別の経常収支を補助金受取前後で下記表のように分析した。

全体の経常収支

(単位：千円)

|       | 経常収支      | 補助金       | 補助金前の経常収支  |
|-------|-----------|-----------|------------|
| 平成 25 | 6,698,741 | 6,075,052 | 623,689    |
| 26    | 6,082,439 | 4,413,931 | 1,668,507  |
| 27    | 8,802,971 | 3,966,016 | 4,836,955  |
| 28    | 8,900,579 | 3,254,893 | 5,645,686  |
| 29    | 8,813,569 | 2,633,457 | 6,180,112  |
| 30    | 9,529,793 | 2,269,561 | 7,260,232  |
| 令和 元  | 8,693,181 | 1,936,895 | 6,756,285  |
| 2     | △982,311  | 1,762,971 | △2,745,283 |
| 3     | 2,240,186 | 1,651,422 | 588,763    |
| 4     | 6,052,614 | 1,570,373 | 4,482,241  |

南北線の経常収支

(単位：千円)

|       | 経常収支      | 補助金     | 補助金前の経常収支 |
|-------|-----------|---------|-----------|
| 平成 25 | 3,526,429 | 46,559  | 3,479,869 |
| 26    | 3,570,282 | 48,707  | 3,521,575 |
| 27    | 4,505,912 | 50,986  | 4,454,925 |
| 28    | 5,178,316 | 48,848  | 5,129,467 |
| 29    | 5,210,541 | 50,573  | 5,159,967 |
| 30    | 5,184,064 | 52,120  | 5,131,944 |
| 令和 元  | 4,930,866 | 192,518 | 4,738,348 |
| 2     | 1,135,418 | 231,429 | 903,988   |
| 3     | 2,092,166 | 274,954 | 1,817,211 |
| 4     | 3,610,664 | 315,871 | 3,294,792 |

東西線の経常収支

(単位：千円)

|       | 経常収支      | 補助金     | 補助金前の経常収支 |
|-------|-----------|---------|-----------|
| 平成 25 | 502,577   | 318,656 | 183,921   |
| 26    | 625,152   | 228,388 | 396,764   |
| 27    | 2,307,669 | 218,811 | 2,088,858 |
| 28    | 3,303,934 | 203,997 | 3,099,936 |
| 29    | 2,925,909 | 194,981 | 2,730,928 |
| 30    | 3,936,586 | 182,759 | 3,753,827 |
| 令和 元  | 3,978,849 | 361,970 | 3,616,878 |
| 2     | 286,012   | 390,722 | △104,710  |
| 3     | 1,711,777 | 418,693 | 1,293,083 |
| 4     | 3,069,049 | 445,545 | 2,623,504 |

## 東豊線の経常収支

(単位：千円)

|       | 経常収支       | 補助金       | 補助金前の経常収支  |
|-------|------------|-----------|------------|
| 平成 25 | 2,669,734  | 5,709,835 | △3,040,101 |
| 26    | 1,887,004  | 4,136,836 | △2,249,832 |
| 27    | 1,989,389  | 3,696,217 | △1,706,828 |
| 28    | 418,328    | 3,002,047 | △2,583,718 |
| 29    | 677,119    | 2,387,902 | △1,710,783 |
| 30    | 409,142    | 2,034,681 | △1,625,539 |
| 令和 元  | △216,535   | 1,382,406 | △1,598,941 |
| 2     | △2,403,741 | 1,140,819 | △3,544,560 |
| 3     | △1,563,757 | 957,775   | △2,521,532 |
| 4     | △627,099   | 808,956   | △1,436,055 |

上記図表のように、南北線は過去10年間は補助金受取前においてもすべて経常収支は黒字となっている。また、東西線もコロナの影響を受けた令和2年度においては補助金受取前において赤字となっているものの、令和3年度以降は補助金受取前においても黒字を維持している。

しかし、東豊線は上記図表のように直近3年間はコロナの影響はあるとはいえ、経常収支はマイナスであり、補助金がない場合は10年連続して赤字である。東豊線の赤字について、やはり経営計画にその改善を織込むべきであり、赤字縮小のための努力が必要であると考えます。

この点、交通局も東豊線の赤字縮小に向けては地下鉄を安全安心で便利に利用いただくための設備投資（地震対策やトイレの洋式化など）や乗客招致イベント（スタンプラリーなど）の実施等の取組を計画化し、3路線全体の収支の改善に努めている。

ただし、上記図表からも明らかなように東豊線の収支については経営計画実現のため、更なる注視と改善に向けての取り組みを図る必要があると言えることから意見を付した。

### 3. 3. 5 札幌市軌道整備事業について

#### 札幌市軌道整備事業について

##### (1) 概要

札幌市軌道事業は、利用者数の減少から経営悪化が予測されたため、平成13年以降、存続を含め検討を行い、最終的に平成17年2月に存続を決定した。その後、まちづくりなどを含めた検討を進めていく中で、その市電施設の活用については、「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」からの活用策の提言を受け、平成22年3月に「札幌市路面電車活用方針」を取りまとめた。その後、市電線路ループ化や延伸の検討などがあり、札幌市の方針決定、経営形態の変更、外部監査、各計画策定などについての主な経緯は下記のとおりである。

|         |                               |
|---------|-------------------------------|
| 平成17年2月 | 札幌市長が路面電車の存続を表明               |
| 平成17年8月 | 「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」を設置       |
| 平成22年3月 | 「札幌市路面電車活用方針」のとりまとめ           |
| 平成23年3月 | 札幌市包括外部監査「高速電車事業及び軌道事業について」報告 |



平成 24 年 4 月 「札幌市路面電車活用計画」の公表  
 同 「札幌市総合交通計画」と「札幌市路面電車活用計画」の内容を合わせた「札幌市地域公共交通総合連携計画」を策定  
 市電をまちづくり活用に利用する方針明確化

平成 25 年 5 月 「軌道運送高度化実施計画」認定  
 低床車両初運転  
 ・バリアフリー  
 ・乗車人員 2 割増  
 ・魅力的デザインの導入  
 既存設備の機能向上策を実施開始  
 ・停留所のバリアフリー化  
 ・ICカードによる乗継の利便性向上

平成 25 年 12 月 総務省「地方公営企業会計制度の見直しについて」公表  
 適用時期 平成 26 年度予算及び決算より適用

平成 27 年 12 月 「西 4 丁目-すすきの」間が開通（ループ化完成）  
 歩道により近い「サイドリザベーション方式」も採用

令和元年 11 月 「軌道運送高度化実施計画」変更申請により特許取得  
 変更申請の主な内容

- ・上下分離による事業採用  
 運行事業は（財）振興公社、施設は交通局が維持し（財）振興公社へ貸付し、施設使用料を徴収する。
- ・低床車両の購入計画の変更  
 札幌市負担の低床車両（3 連接及び単車×11 編成）導入計画で、概算約 32 億円予定。財源の半分は補助予定、残りは札幌市起債等で調達予定
- ・施設使用料算出の基本的考え方

加算する項目として

| 項目       | 金額         | 内容                      |
|----------|------------|-------------------------|
| 人件費      | 7 0 百万円    | 技術職員ほか派遣職員費             |
| 経費       | 1 0 百万円    | 諸雑費                     |
| 維持管理費    | 6 0 4 百万円  | 線路保存費、電路保存費、車両保存費、運輸管理費 |
| 企業債利息    | 1 3 百万円    |                         |
| 企業債元金償還金 | 2 8 4 百万円  |                         |
| その他営業外費用 | 3 2 百万円    | 消費税調整額等                 |
| 合計       | 1, 013 百万円 |                         |

控除する項目

| 項目       | 金額    | 内容  |
|----------|-------|---|
| 一般会計補助金等 | 85百万円 | 軌道舗装補修費補助金、基礎年金拠出金補助金、児童手当拠出金補助金、ロードヒーティング使用料 |

施設使用料の額

1,013百万円－85百万円＝928百万円

(令和2年1月 コロナ感染症世界的大流行発生)

令和2年4月 「上下分離方式」による(財)振興公社による運送事業と交通局による施設管理に分離による運営開始。しかし、コロナ感染症流行による運賃収入の減少により、(財)振興公社は交通局へ施設使用料の減額を申請し、承認される。その後3年間減額実施。

令和5年3月 札幌市市電延伸方針の断念決定

総合的評価として

用地買収や道路整備には多くの地権者との協議調整が必要となり、多大な時間と費用を要することが想定。加えて、沿線施設等の出入への支障は、抜本的な解決方法がなく、沿線の土地利用に制限が生じる。また、コロナ禍前のデータからの利用者予測を行い、整備費(初期投資)は全て税負担とするなど、採算性に最も有利となる条件で試算したため、実際の収支は試算より悪化する可能性が高い。結論として路面電車の延伸を行うことは極めて困難とした。

今後の展開として

- ・既存線の方向性として、社会資本を最大限活用する観点から引続き都心のまちづくりに活用
- ・新たな公共交通システムとして、他の交通機関との連携を図りながら利用者の利便性や回遊性に十分配慮した、新たな公共交通システムの検討

令和6年12月 市電料金の値上げ予定

- ・市電車両設備の概要は下記のとおりである。

営業キロ数 8.905 km  
 停留所数 24 か所  
 在籍車両数 36 両

経過年数別在籍車両数

| 経過年数 | 5年未満 | 10年未満 | 20年未満 | 20年以上 | 計    | 平均車齢  |
|------|------|-------|-------|-------|------|-------|
| 車両数  | 9    | 2     | 1     | 24    | 36   | 39.3年 |
| 構成比率 | 25%  | 6%    | 3%    | 66%   | 100% |       |

・ 財務の概要

過去3年間の財務状況の概要は下記のとおりである。

過去3年間の要約貸借対照表

(単位：千円)

| 項 目     | 令和4年度      | 令和3年度      | 令和2年度      |
|---------|------------|------------|------------|
| 有形固定資産  | 11,170,021 | 9,922,312  | 9,282,263  |
| 無形固定資産  | 12,963     | 16,986     | 20,547     |
| 流動資産    | 1,266,075  | 1,306,184  | 963,818    |
| 資産合計    | 12,449,061 | 11,245,483 | 10,266,629 |
| 固定負債    | 4,203,643  | 3,410,529  | 2,563,069  |
| 流動負債    | 888,610    | 935,310    | 912,548    |
| 負債合計    | 12,317,540 | 11,088,024 | 9,870,995  |
| 資本合計    | 131,520    | 157,459    | 395,633    |
| 負債・資本合計 | 12,449,061 | 11,245,483 | 10,266,629 |

過去3年間の要約損益計算書

(単位：千円)

| 項 目   | 令和4年度     | 令和3年度     | 令和2年度     |
|-------|-----------|-----------|-----------|
| 営業収益  | 685,094   | 420,063   | 619,892   |
| 営業費用  | 1,392,693 | 1,325,289 | 1,376,838 |
| 営業損失  | △707,599  | △905,226  | △756,946  |
| 営業外収益 | 677,891   | 629,846   | 682,033   |
| 営業外費用 | 17,001    | 21,126    | 63,557    |
| 経常損失  | △46,709   | △296,506  | △138,469  |
| 特別利益  | 20,771    | 11,035    | 54,305    |
| 当期損失  | △25,938   | △285,471  | △84,164   |

過去3年間の要約キャッシュフロー計算書

(単位：千円)

| 項 目          | 令和4年度      | 令和3年度    | 令和2年度    |
|--------------|------------|----------|----------|
| 事業活動キャッシュフロー | 166,420    | △114,582 | △516,721 |
| 投資活動キャッシュフロー | △1,372,093 | △685,784 | 770,639  |
| 財務活動キャッシュフロー | 852,155    | 911,538  | △34,346  |
| 資金増減         | △353,517   | 111,170  | 219,571  |

(※要約貸借対照表及び要約損益計算書は札幌市軌道整備事業会計決算書より。  
単位は千円未満切捨てのため、数値一致しない場合がある。)

令和2年度からの上下分離により、この年度以前とは比較できない点があるが、コロナ禍の影響による施設使用料収入の減額を実行したことによる、令和2年度以降、財務内容の悪化が顕著にみられる。

経営環境の変化について

軌道事業会計は令和2年度から経営環境が大きく変化しており、軌道整備事業会計となったことにより下記の状況について留意する必要がある。

・収益構造の変化

令和2年度から軌道事業は、上下分離方式を導入しており、軌道整備事業会計は、運賃収入中心の収益構造から、軌道事業設備の施設貸付収入中心の収益構造へと大きく財務内容が変わっている。よって、運賃増加による収入増を目指すことを重視することから、貸付による安定的収入の前提の上で、固定費管理により事業継続性を重視した経営管理への変化が求められる。

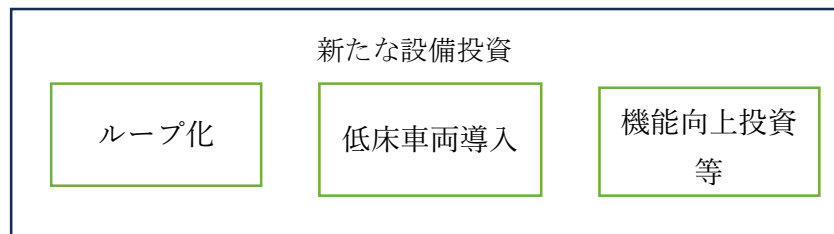
一般的に上下分離方式とは、公共交通の運営について下部のインフラ設備の管理と上部の事業運営を行う事業体が分離され、上下の会計を分離することとされる。特に交通局の上下分離方式を選択した理由としては、経営の効率化、安全管理体制の確保、非常勤職員制度改革への対応とされている。

・設備投資に対する費用負担

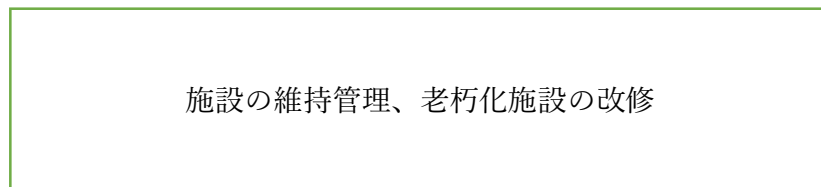
札幌市路面電車活用計画では、ループ化や低床車両の導入などの新たな設備投資は、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により整備を進めることとされている。これらの設備投資には、多額の初期費用がかかり、路面電車事業の収支を圧迫することとなるため、これらの負担を札幌市のまちづくりを進めるための目的をもって札幌市の財政で負担することで、経営の効率化や利用者負担の見直しにより、解消できるとされている。

負担割合について、会計区分ごとに示すと下記のようなになる。

- ・札幌市一般・特別会計（まちづくりに資する都市基盤整備目的）  
国からの補助制度活用または税負担を原資として



- ・札幌市軌道整備事業会計（軌道設備維持管理目的）  
施設料貸付収入を原資として



・(財) 振興公社

運賃収入を原資として

車両の運行及び運営の継続

このように、令和2年度以降は、投資財源の札幌市負担と交通局の札幌市軌道整備事業会計に分担、市電運営は軌道整備事業会計と(財)振興公社に分離されたため、札幌市軌道整備事業会計単独の財務状況の分析だけでは、市電事業全体の財務状況を把握することはできない点に留意する必要がある。また、札幌市負担の目的はまちづくりのためであり、交通局の事業目的は、施設維持を行いながら安全管理すること、(財)振興公社の事業目的は、市電乗車収入をもとに運行事業を継続することとであり、それぞれの財源とその目的が異なっている。

・施設使用料の算出方法について

施設使用料の算出方法は前述のとおりであるが、投下資本回収の観点から考えると、項目のなかに投下資本の減価償却費がなく、企業債元金償還金及び企業債利息となっており、資本利益率も計上されていない。この施設使用料の算出方法には、必要資金ベースでの計算となっており、この必要施設使用料の収入が計上されないと直ちに資金不足を生じることが想定される。

・コロナ感染症の影響

令和2年初めから、コロナ感染症が、全世界において爆発的流行が生じ、市電事業の乗客減少による市電事業の損益悪化となり、(財)振興公社や札幌市軌道整備事業会計の財務内容への影響も考慮する必要がある。

(2) 実施した監査手続き

関係者へのヒアリング、関係資料や書類の閲覧、分析などを行った。

(3) 監査結果

【指摘事項】

令和4年度までの軌道整備事業会計の営業収益のなかの地代収入は、大谷地東2丁目駐車場の地代収入であり、事業上の関連性のより高い高速電車事業の営業収益へ振り替えるべきである。

【意見】

① 上下分離導入により、市電車両の修繕管理は(財)振興公社へ委託することとなった。それに伴い、平成31年度において交通局に帰属する貯蔵品を無償譲渡した。無償譲渡について、交通局の判断としては、法令上、地方公営企業法第9条により、「管理者は当該企業の用に供する資産を取得、管理及び処分については、地方自治法の規定にかかわらず条例又は議決によることを要しない」となっており、札幌市財産条例においては、第8条第2項に「市長が公益上必要と認めた場合は物品を譲与し、又は時価よりも低い価額で譲渡することが出来る」との規定があり、交通局が所有する物品は、管理者の判断で譲与が決定できるものであるとともに事務の効率性や上下合算での収支採算性において有利に働くとの説明をしている。

平成31年度における交通局から(財)振興公社への無償譲渡された貯蔵品の内容は下記のとおりである。

平成31年度における無償譲渡金額とその内容は、下記のとおりであり、(財)振

興公社では、受贈益計上している。

修繕材料

|           |               |
|-----------|---------------|
| 土木        | 8,056,300 円   |
| 電気        | 23,874,520 円  |
| 車両（在来）    | 86,298,896 円  |
| 車両（8500系） | 35,295,850 円  |
| 合計        | 153,525,566 円 |

一方で、交通局では、平成 22 年度外部監査において軌道整備事業会計の貯蔵品の会計処理に関する措置の報告を行っている。

交通局が報告した措置の内容（平成 24 年度）

| 監査対象部局等  | 指摘を受けた事項  | 指摘に対する措置の報告   |
|----------|---|---|
| 交通局事業管理部 | 貯蔵品の未計上<br>軌道事業では、車両部品等は購入時に費用処理し、棚卸では、数量のみ確認し、在庫金額を資産計上することを行っていない。（以下略） | 貯蔵品の資産計上につきましては、平成 26 年度の新会計基準適用に併せて導入する方向で、現在、在庫数量の確認、他都市の貯蔵品管理に状況調査等を行い、実施方法及び範囲について検討しております。 |

これについては、上述のように、平成 24 年度に交通局からなされた措置の報告においては、平成 26 年度の会計処理から貯蔵品会計を導入することを検討するとされていたところである。しかしながら、実際に貯蔵品会計が導入されたのは令和 2 年度と報告にて予定された年限から 6 年遅れており、また、予定された年限以降も導入に至っていないことについて、何らの報告もなされていない。

この点について確認したところ、札幌市の措置報告においては「措置を検討中とした場合に、具体的な措置を講じるまで引き続き検討する」ことを、総務局から交通局に求めることになっているが、実際には「平成 26 年度の導入に向けて検討している」と回答のあった平成 24 年度を最後に報告はなされておらず、平成 25 年度以降の回答の授受の際に漏れていたものと推察される。

この措置報告は外部監査制度の有効性に影響を及ぼすものであるから、このような報告の脱漏は看過できない。ついては、具体的な措置がなされるまで予定された年限から大幅に遅れたことに併せて、報告が適切を欠いたものであったことを指摘するとともに、このような報告の脱漏について再発防止がなされることを要望する。

地方自治法第 252 条の 38 には、前条 252 条の 37 第 5 項の包括外部監査人の監査の結果に関する報告を受けて、下記のように規定している。

地方自治法第 252 条の 38 第 6 項

前条第 5 項の規定による監査の結果に関する報告の提出があった場合において、当該監査の結果に関する報告の提出を受けた包括外部監査対象団体の議会、長、教育委員会、選挙管理委員会、人事委員会若しくは公平委員会、公安委員会、労働委員会、農業委員会その他法律に基づく委員会又は委員は、当該監査の結果に基づき、又は当該監査の結果を参考として措置を講じたときは、その旨を監査委員に通知するものとする。この場合においては、監査委員は、当該通知に係る事項を公表しなければならない。

- ② 路面電車施設の維持管理について、本来は整備事業者である交通局が担うべきところ、交通局と（財）振興公社で札幌市路面電車施設の維持管理に関する協定書を締結し、運送事業者である（財）振興公社へ軌道施設の維持管理委託を行うこととされている。

協定中、維持管理の実施に伴って、（財）振興公社が調達し、交通局の施設や車両の保守・修繕等に使用した部品等の所有権については、その維持管理の作業完了時に交通局に帰属するものとするとしている。また、交通局は、維持管理に係る負担金を、（財）振興公社に支払うこととされている。この維持管理費の算定根拠として、（財）振興公社の維持管理に係った修繕費を用いているが、その金額には、財務諸表から確認できない貯蔵品の棚卸計算前の金額が含まれていることを確認した。

現在の維持管理費の精算方法は、通常の間計算によるものではない。維持管理費の算定根拠に、貯蔵品の棚卸計算前の金額が含まれている経緯について、交通局では、（財）振興公社への資金繰り負担を軽減させるためであると説明している。また、上下分離における維持管理費の取扱いについて付け加えると、交通局が（財）振興公社へ請求する施設使用料に、維持管理費が全額含まれている。

このような一連の取引関係をみると、この維持管理に関する取引は、間計算に基づく収益額と費用額のやり取りで成立するものでなく、維持管理に要する資金を立替えているという前提で会計処理を考えると合理的であったと考える。

現状の維持管理費の精算方法のうち、維持管理に要する資金の立替えを措置することを是とするのであれば、維持管理に要する資金をやり取りしつつ、（財）振興公社で貯蔵品計上した分を、交通局は前払金として計上して、より正確を期した会計処理を行うべきである。または、維持管理に関する取引を、それぞれの事業者が、収益と費用の間計算での関係において成立するのであれば、維持管理費の精算にあたっては、貯蔵品の棚卸計算後の金額を、修繕費として費用計上し、やり取りすべきである。

以上を踏まえ、現状の維持管理費の精算方法は、施設使用料に算入する手法も合わせて評価すると、あえて複雑な会計処理方法を選択しているものとみられる。そのような中で、交通局はより透明性の高い会計となるよう、維持管理費の精算方法を改める必要性を検討すべきである。

- ③ 令和2年度以降の(財)振興公社への施設使用料の減免について、その内容について確認を行ったが、その減免算出方法及びその手続きについて検討すべき点があり、財務諸表への表示方法についても検討をすべきである。

#### 施設使用料年度比較

(財)振興公社が交通局へ支払うべき施設使用料とコロナ感染による施設使用料の減免金額の状況

(単位：千円)

| 項目              | 令和4年度   | 令和3年度   | 令和2年度   |
|-----------------|---------|---------|---------|
| 人件費             | 148,402 | 174,681 | 198,851 |
| 賞与引当金取崩         | 8,623   |         |         |
| 退職給付引当金取崩       | 42,402  | 19,359  | 20,284  |
| 経費              | 29,042  | 50,855  | 9,044   |
| 維持管理費           | 383,003 | 366,720 | 368,487 |
| 建設債利息           | 7,379   | 7,071   | 7,743   |
| その他             | 14      | 6,802   | 42,066  |
| その他(建設改良費等)     | 10,981  | 1,980   | -       |
| 建設債償還金          | 217,844 | 184,461 | 166,346 |
| 減算 軌道舗装補修負担金    | 74,000  | 79,531  | 74,000  |
| 減算 基礎年金拠出金等     | 9,952   | 10,107  | 12,630  |
| 減算 ロードヒーティング負担金 | 10,127  | 6,342   | 4,792   |
| 減免前 合計(税抜)      | 754,079 | 715,951 | 721,402 |
| 減免前 合計(税込) A    | 829,487 | 787,546 | 793,542 |

(交通局作成資料(一部修正)より 各項目で千円未満切捨てのため合計不一致)

(単位：千円)

| 項目               | 令和4年度     | 令和3年度     | 令和2年度     |
|------------------|-----------|-----------|-----------|
| 減免額①-②=B         | 91,553    | 338,100   | 128,700   |
| 減免上限額(計画額-決算額)①  | 146,518   | 423,698   | 463,067   |
| 乗車料収入(計画)        | 1,569,700 | 1,562,000 | 1,514,000 |
| 乗車料収入(決算額)       | 1,423,181 | 1,138,301 | 1,050,932 |
| 軌道運送事業者の内部留保活用額② | 54,964    | 85,598    | 334,357   |
| 減免後施設使用料A-B      | 737,933   | 449,445   | 664,832   |

(交通局決算説明資料(一部修正)より 各項目で千円未満切捨てのため合計不一致)

#### 施設使用料に関する契約締結の経緯とその対応について

交通局(甲)と(財)振興公社(乙)との間で、軌道運送高度化実施計画に基づき軌道事業の上下分離を導入するにあたり、軌道事業の上下分離に関する基本協定を締結しこの協定の第3条(基本的実施事項)(3)において、乙は甲の軌道施設を使用する対価として、使用料(以下「施設使用料」という。)を支払うこととされた。

また、同日に甲乙間において、軌道事業の上下分離に関する細目協定も締結し、施設使用料の具体的取扱として施設使用料については、札幌市軌道整備事業使用料条例及びこれに係る事務取扱要領の定める内容により支払うことと決定された。

さらに、この細目協定には、第2条(使用料減免に向けた協議)に関する条項があり、災害や大幅な収入減少などの緊急事態が生じる可能性がある場合に、経営危機への予防的措置を含めた対応を可能としている。



この点、施設使用料の内容を定める事務取扱要領第7条（使用料の減免）において、施設使用料を減免または免除できる場合の具体例として、災害その他緊急やむを得ない事態の発生により、運行が困難となった場合、著しい経済情勢の変化による経営悪化等に伴い、軌道運送事業者の使用料納付が困難となった場合、その他管理者が特に必要と認める場合の3つを定めており、経営危機への予防的措置までを認めているとまでは言えないものとなっており、この細目協定においては、その減免の内容は事務取扱要領より踏み込んだものとなっている。また、施設使用料の算出方法で説明したように、(財)振興公社から交通局へ支払われる施設使用料については、必要資金ベースの算出となっており、軌道整備事業会計の財務内容を考えれば、減免等の財務内容悪化への対応は慎重に検討すべきである。

そして、交通局では、具体的減免額算定のため、令和2年度から継続して「軌道整備使用料の減免協議に係る確認書」を締結し、その確認書に基づき、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による収入減少に伴う経営状況悪化に対処するため、具体的減免額計算方法を取り決め、施設使用料減免を継続的に行っており、令和5年度においても施設使用料の減免に関する確認書を締結している。その場合における減免額の算定は「軌道運送高度化実施計画の長期収支計画における乗車収入」と「一財札幌市交通事業振興公社の乗車料収入の決算額」の差を収入不足額とし、その不足額を使用料減免金額の上限として、自助努力等を求めるものとしての自助努力金額を、その使用料減免金額から控除するとされている。

自助努力金額の算定方法は、事業運営における必要内部留保資金を算出し、その金額を超える内部留保資金が残る場合に、その超過額相当額を余剰資金額として、上記減免金額から控除する方式が取られている。

しかし、この方式では、具体的な経営努力をもとに具体的財務効果を算出したものではないため、その効果及び努力過程が不明瞭なので、財務健全計画を策定させて、(財)振興公社の財務的努力の具体的進捗を測定できる方法を採用すべきである。そのうえで、直ちに使用料の減免ではなく、計画策定のなかで資金の不足額を算出し、一時的にはすぐに減免するのではなく、一定期間の支払猶予をして状況を見極めるなどしながら、支援方法を検討の上、必要があれば支援策を実行すべきである。

さらには、札幌市の出資団体評価において、(財)振興公社の財務内容の評価について、令和3年度では、一応に健全と評価されており、減免すべきか慎重に判断すべき行為であったと考える。

- ④ 軌道整備事業会計において、財務余力が乏しい状況で、令和2年以降の施設使用料減免による支援を行ったことについては、それにより生じた資金不足を札幌市の一般会計から軌道整備事業会計貸付金6億1千5百万円により充当したことを鑑みれば、その他の適切な支援方策を検討し、実行する必要があった。

軌道整備事業会計では、施設使用料減免による資金不足の手当として札幌市より下記の条件で貸付を受けている。

軌道整備事業会計貸付金の貸付条件

| 貸付金額         | 返済条件      | 貸付利率   | 返済額         |
|--------------|-----------|--------|-------------|
| 615,000,000円 | 3年据置12年返済 | 0.001% | 51,250,000円 |

今回の軌道整備事業会計貸付金は、交通局が(財)振興公社から受け取る必要資金ベースの算出による施設使用料を減免したことによるためであり、それが、

軌道整備事業会計では直ちに資金不足が生じたためである。そのことは、減免時において容易に推測できたことから、貸付を受けた時点でどのような返済計画を立案し、返済を進めていくか明示する必要があった。

現状の交通局の長期収支予想において、令和7年度以降は施設使用料の増額を予定したうえで、収支改善の見通しを立てている。

#### 軌道整備事業会計長期収支

(単位：百万円)

| 項目 | R 6        | R 7        | R 8        | R 9        | R10        | R11        | R12        | R13        | R14      | R15      |
|----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|----------|
| 収入 | 1,485      | 1,601      | 1,636      | 1,570      | 1,626      | 1,688      | 1,675      | 1,671      | 1,663    | 1,657    |
| 支出 | 1,585      | 1,642      | 1,661      | 1,595      | 1,612      | 1,602      | 1,606      | 1,586      | 1,543    | 1,528    |
| 差引 | △100       | △41        | △25        | △25        | 14         | 86         | 69         | 85         | 120      | 129      |
| 累欠 | △<br>1,266 | △<br>1,299 | △<br>1,323 | △<br>1,348 | △<br>1,334 | △<br>1,248 | △<br>1,172 | △<br>1,087 | △<br>967 | △<br>838 |
| 資収 | 2,566      | 2,305      | 1,335      | 1,059      | 1,085      | 903        | 1,303      | 958        | 729      | 999      |
| 資支 | 2,791      | 2,616      | 1,657      | 1,391      | 1,457      | 1,337      | 1,770      | 1,429      | 1,176    | 1,477    |
| 年資 | 469        | 500        | 490        | 501        | 496        | 504        | 500        | 453        | 419      | 358      |
| 実資 | △242       | △160       | △119       | △49        | 5          | 72         | 127        | 139        | 164      | 162      |
| 企債 | 4,637      | 4,973      | 4,946      | 4,891      | 4,630      | 4,567      | 4,592      | 4,294      | 4,003    | 3,737    |
| 長借 | 711        | 660        | 609        | 550        | 491        | 432        | 373        | 314        | 255      | 196      |

(交通局作成資料より (一部修正))

収入は、施設使用料＋その他収入

支出は、経費・人件費・維持管理費・減価償却費他

累欠は、累積欠損金

資収は、資本的収入

資支は、資本的支出

年資は、年度末資金過不足額

実資は、実質資金過不足額

企債は、企業債残高

長借は、長期借入金残高

それぞれを指す。

上記の交通局の長期収支予想では、施設使用料の収入について、令和7年度より、借入金返済分として(財)振興公社から5千万円程度施設使用料収入を増やすことを組み込んでいる。

### 3. 3. 6 札幌市交通局で作成している会計帳簿について

#### (1) 概要

交通局は、会計業務について電子計算機を使用し、会計処理に関する記録を電子計算機の記憶装置のなかに保存され、必要に応じて出力して帳簿類を作成している。会計帳簿類の作成状況について監査を行った。

#### (2) 実施した監査手続き

関係資料及び書類の確認及びヒアリング

#### (3) 監査結果

##### 【意見】

札幌市交通局会計規程（以下「会計規程」という。）では、第15条（帳簿の備付け）を定めていますが、現在、会計処理に関する記録を電子計算機へ入力し、その記憶装置に保存まではしているが、出力していない帳簿類がある。この規程では、「帳簿を備える」となっているが、その備えるについて、出力して帳簿類の作成が求められるのかまでは明確ではないし、その文書類の廃棄期限との整合性の点や他の行政文書等の保存に関する規程との関係性を考慮して会計規程の改正等を検討すべきである。

##### 札幌市交通局会計規程第15条（帳簿の備付け）

交通事業に関する会計処理を記録し整理するため、次の会計帳簿（以下、帳簿という）を備える。

- ① 予算執行計画整理簿
- ② 予算流用簿
- ③ 予備費充当簿
- ④ 総勘定元帳
- ⑤ 総勘定元帳内訳簿
- ⑥ 合計残高試算表
- ⑦ 固定資産台帳
- ⑧ 企業債台帳
- ⑨ 保証金台帳
- ⑩ 予算執行状況簿
- ⑪ 予算措置通知簿
- ⑫ 収入調定書類
- ⑬ 固定資産整理簿
- ⑭ 資産外備品整理簿
- ⑮ 直払品貸与簿
- ⑯ 貯蔵品台帳
- ⑰ 現金・預金出納簿
- ⑱ 有価証券整理簿
- ⑲ 前払資金精算簿
- ⑳ 概算払精算簿
- ㉑ 前金払整理簿
- ㉒ 預り金出納簿
- ㉓ 不渡小切手整理簿

### 3. 3. 7 建設改良費と修繕費の形式的区分について

#### (1) 概要

「修繕費支弁基準」の「2 建設改良費と修繕費の形式的区分」において、“一つの計画に基づき、同一の固定資産についてした修理、改良等の費用の金額が10万円未満のものは、性格上資本的支出であっても修繕費とする。”（以下「形式的区分」とする。）と規定されている。

#### (2) 実施した監査手続き

高速電車事業会計の固定資産取得伝票および通知書を閲覧し、固定資産の計上に関して、上記「修繕費支弁基準」に従って計上されているか否かにつき、検証を行った。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

監査手続きの結果、令和4年度に取得された資産のうちに、取得価額が10万円未満の資産として以下が検出された。

| 資産番号       | 資産名称                  | 取得年月日     | 所管課所     | 数量 | 単位 | 事業費(円) a | 建設諸費(円) b | 取得価格(円) a+b |
|------------|-----------------------|-----------|----------|----|----|----------|-----------|-------------|
| 2202200174 | 8109号(TC1車) 直流安定化電源更新 | 令和4年11月9日 | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,372     | 95,872      |
| 2202200177 | 8409号(T1車) 直流安定化電源更新  | 令和4年11月9日 | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,372     | 95,872      |
| 2202200178 | 8609号(T3車) 直流安定化電源更新  | 令和4年11月9日 | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,372     | 95,872      |
| 2202200180 | 8909号(TC2車) 直流安定化電源更新 | 令和4年11月9日 | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,372     | 95,872      |
| 2202200181 | 8126号(TC1車) 直流安定化電源更新 | 令和4年9月9日  | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,371     | 95,871      |
| 2202200184 | 8426号(T1車) 直流安定化電源更新  | 令和4年9月9日  | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,371     | 95,871      |
| 2202200185 | 8626号(T3車) 直流安定化電源更新  | 令和4年9月9日  | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,371     | 95,871      |
| 2202200187 | 8926号(TC2車) 直流安定化電源更新 | 令和4年9月9日  | 車両課(大谷地) | 1  | 式  | 93,500   | 2,371     | 95,871      |

担当課へのヒアリングを実施したところ、形式的判断を適用するタイミングは支出時であり、資産計上時には同基準内の「1 建設改良費と修繕費の実質的区分」（費用の機能的分類から建設改良費と修繕費を区別するとの規定）を適用しているため、結果として10万円未満の資産であっても資産計上され得るとの回答を得た。

形式的判断区分の規定の文言には“性格上資本的支出であっても修繕費とする。”とあり、形式的区分が実質的区分に優先するとも解釈し得る。

上記のように、区分を適用するタイミングや規定間の優先順位に解釈の余地が存在すると、担当者が変更された場合に、従前の処理が継続されないリスクが存在する。そのようなリスクを回避するために、修繕費支弁基準の文言を明確にすることが望ましい。

### 3. 3. 8 貸借対照表の固定資産の期末簿価について

#### (1) 概要

令和4年度の貸借対照表に計上されている固定資産の金額について検証を実施した。

#### (2) 実施した監査手続き

高速電車事業会計の固定資産台帳に登録されている資産の金額を集計し、令和4年度の貸借対照表に計上されている固定資産の金額と突合を実施した。

### (3) 監査の結果

#### 【意見】

| 科目名       | 固定資産台帳集計金額      | 貸借対照表計上額        | 差異 |
|-----------|-----------------|-----------------|----|
| その他構築物    | 98,202,917      | 98,202,917      | 0  |
| その他無形固定資産 | 170,215,315     | 170,215,315     | 0  |
| リース資産     | 36,111,561      | 36,111,558      | 3  |
| 機械装置      | 16,359,504,391  | 16,359,504,391  | 0  |
| 建物        | 9,010,734,859   | 9,010,734,859   | 0  |
| 工具、器具及び備品 | 315,077,953     | 315,077,953     | 0  |
| 施設利用権     | 0               | 0               | 0  |
| 車両        | 11,924,757,897  | 11,924,757,897  | 0  |
| 線路設備      | 226,498,907,892 | 226,498,907,892 | 0  |
| 地上権       | 3,545,617       | 3,545,617       | 0  |
| 電路設備      | 16,977,709,314  | 16,977,709,314  | 0  |
| 土地        | 13,616,045,806  | 13,616,045,806  | 0  |
| 総計        | 295,010,813,522 | 295,010,813,519 | 3  |

固定資産台帳と貸借対照表計上額との突合結果は上記のとおりであり、貸借対照表に記載されているリース資産の期末簿価と固定資産台帳で登録されている期末簿価との間に差異が検出された。

担当課へのヒアリングの結果、差異の原因は特定のリース資産の契約に関する端数調整であり、その計算の正確性を検証し、貸借対照表価額として適正な金額を計上しているとの回答を得た。差異金額に重要性がなく、また貸借対照表計上額が適正な価額であることを確かめたため、貸借対照表価額の修正は不要である。

一方で、本来であれば当然に一致すべきである貸借対照表計上額と固定資産台帳の金額が一致していないという事実には質的重要性があると考えられる。

貸借対照表計上額と固定資産台帳の金額に差異が存在していることを認識しているのであれば、差異を解消することが望ましい。

### 3. 3. 9 令和4年度に取得された資産の減価償却計算について

#### (1) 概要

固定資産の取得初年度の減価償却計算については、「地方公営企業法及び地方公共団体の財政の健全化に関する法律の施行に関する取扱いについて（基本通知）」の“固定資産の減価償却開始時期の原則的処理”に基づき、会計規程第103条の4において“減価償却は、固定資産を取得し、又は固定資産へ編入した翌年度から行うものとする。”と定めている。

しかしながら、基本通知では例外的な取扱いとして、通常の企業会計基準と同様に取得した年度（事業の用に供した年度）から減価償却計算を開始することを認めている。

#### (2) 実施した監査手続き

高速電車事業会計の令和4年度に取得された固定資産の減価償却計算の適正性を検討するため、固定資産台帳に登録されている情報に基づき、減価償却費の再計算を実施した。

### (3) 監査の結果

#### 【意見】

令和4年度に取得されたリース資産以外の資産について、減価償却費が計算されていないことが判明した。当該処理は上記に記載した基本通知および会計規程に則った適切な処理であり適正である。

一方で、一般の企業会計基準及び慣行を鑑みると、上記の計算方法には違和感があると言わざるを得ない。

費用収益対応の原則に基づき、適正な期間損益計算を実施し、開示することで財務諸表の利用可能性に資するという観点から、基本通知の例外的な取扱いに従い、取得年度から減価償却費を計上することについて検討を行うことが望ましい。

### 3. 3. 10 過年度の減価償却計算の誤りについて

#### (1) 概要

「地方公営企業法施行規則第15条」では第1項で“有形固定資産の減価償却額は、当該有形固定資産の帳簿原価から当該帳簿原価の百分の五に相当する金額を控除した金額から前事業年度までにおいて行った減価償却累計額を控除した金額を超えることはできない。”と定めている。一方で、第3項で例外的に帳簿価額が1円になるまで減価償却を行うことを認めている。

それを受け、「会計規程第103条の2」では、“経営計画課長は、有形固定資産について、当該資産の帳簿価額が帳簿原価の100分の5に相当する金額に達した後において、地方公営企業法施行規則第15条第3項の規定により帳簿価額が1円に達するまで減価償却を行おうとする場合は、あらかじめ所定の決裁を受けて、帳簿価額が1円になるまで減価償却を行うことができる。”と定めている。

#### (2) 実施した監査手続き

高速電車事業会計の固定資産台帳を閲覧し、期末帳簿価額が帳簿原価の5%を下回っている資産を検出し、当該資産に対し上記に記載の所定の決裁が適正になされていることを確かめた。

#### (3) 監査の結果

##### 【指摘事項】

監査手続きの結果、期末帳簿価額が帳簿原価の5%を下回っている資産として、下記が検出された。

| 資産名称                           | 固定資産番号     | 勘定科目 | 取得年月日    | 取得価格       | 現在帳簿価額 |
|--------------------------------|------------|------|----------|------------|--------|
| I Cカード共通利用センターシステム（I Cカード共通利用） | 2201300430 | 機械装置 | 20140328 | 51,691,286 | 1      |
| I Cカード共通利用センターシステム（I Cカード共通利用） | 2201300431 | 機械装置 | 20140328 | 78,062,257 | 1      |
| I Cカード共通利用センターシステム（I Cカード共通利用） | 2201300432 | 機械装置 | 20140328 | 30,438,006 | 1      |

当該資産につき、所定の決裁がなされているかを担当課にヒアリングしたところ、当該資産はいずれも意図したのではなく、固定資産台帳への登録誤りによって、帳簿原価の5%を下回って減価償却計算がなされていることが判明した。

当該資産はいずれも令和3年度までに償却計算が完了しているため、令和4年度においては減価償却費が計上されていないものの、償却期間を通じて計上されるべき減価償却費が、本来よりも過大となっているため、修正を行うべきである。

### 3. 3. 1 1 固定資産償却方法の登録について

#### (1) 概要

会計規則第103条2項では“減価償却の方法は、定額法によるものとする。ただし、有形固定資産のうち必要と認められるものについては、定率法によることができる。”と定めている。それを受け、令和5年度札幌市高速電車事業会計決算書において、車両については定率法による償却を行う旨を注記している。

#### (2) 監査手続き

高速電車事業会計の固定資産台帳で認識されている減価償却費の再計算を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【指摘事項】

監査手続きの結果、下記の資産につき、償却方法の誤りが検出された。

| 資産名称  | 固定資産番号     | 勘定科目 | 勘定科目② | 取得年月日    | 取得価格        | 現在帳簿価額     | 耐用年数 | 線別  | 当年度減価償却額  |
|-------|------------|------|-------|----------|-------------|------------|------|-----|-----------|
| 工作車3号 | 2202100097 | 車両   | その他車両 | 20220330 | 107,528,440 | 97,850,880 | 10   | 東西線 | 9,677,560 |

当該資産は車両であるため定率法によって減価償却計算を行うべきところ、定額法による減価償却計算がなされており、その結果、令和5年決算までに計上されている減価償却費が累計で12,473千円過少となっている。担当課へのヒアリングの結果、原因は固定資産台帳への償却方法の登録誤りであることが判明した。定率法によって計算された減価償却費との差額分につき、減価償却費を修正すべきである。

### 3. 3. 1 2 固定資産台帳のデータ管理について

#### (1) 概要

高速電車事業会計の固定資産に関する監査手続きを実施するにあたり、担当課へ固定資産台帳をはじめとした資料の提出を依頼した。

#### (2) 監査手続き

高速電車事業会計の固定資産の監査手続き全般に関連し、担当課へ固定資産関連資料の提出を依頼し、提出された資料の分析と閲覧を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

固定資産台帳は1つのシステムで管理されているにも関わらず、出力されるデータが複数存在し、同一項目につきデータ間での不一致、更新情報が反映されていない意味のないデータなどが存在していることが確認された。また、固定資産に関連する他の指摘、意見の多くが、根本的には固定資産台帳システムの非効率性と複雑性・難解性に起因しており、担当課でもシステムの挙動を完全に把握しているとは言い難い状況にある。

従来はスタンドアロン型のシステムが多く利用されており、システムの改修には多額の金銭的・時間的コストが必要となるため、一度導入したシステムを改修又は変更することのハードルが高かったと言える。一方で、システム改修の手法の一例として、現在ではクラウド型のシステムが主流となってきており、開発コストが従来のスタンドアロン型のシステムよりも大幅に低いという特徴がある。また、クラウド型のシステムではアップデートや更新等がスタンドアロン型のシステムよりも容易であり、セキュリティ面でも優れているという特徴がある。固定資産台帳のデータ管理を

より効率的でわかりやすいものとするために、行政のDX化の一環として、固定資産台帳システム改修を検討することが望ましい。

### 3. 3. 1 3 取替法適用資産について

#### (1) 概要

会計規則第103条3項において、取替法を適用すべき資産を定めている。

#### (2) 監査手続き

高速電車事業会計の固定資産台帳を閲覧し、取替法が適用されている資産の減価償却費の妥当性の検証を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【指摘事項】

監査手続きの結果、取替法を適用すべきでないのに取替法が適用されている資産が検出された。

| 資産名称       | 固定資産番号     | 勘定科目 | 勘定科目② | 取得年月日    | 取得価格      | 現在帳簿価額    | 耐用年数 | 線別  |
|------------|------------|------|-------|----------|-----------|-----------|------|-----|
| 漏洩電力自動測定装置 | 2198400033 | 電路設備 | 電力線設備 | 19850318 | 7,250,600 | 3,625,300 | 20   | 南北線 |

当該資産は平成9年度より取替法が適用されている。仮に取替法を適用せず、適正な減価償却費を計上していた場合には平成18年度に帳簿価額が取得原価の5%に達し、償却計算が完了する。その結果、令和4年度末時点において、取替法が適用されなかった場合に過年度において計上されていた減価償却費3,262千円が計上漏れとなっているとともに、平成9年度から令和4年度までの間に取替法として処理された取替に係る費用のうち固定資産として計上すべき取引が含まれていた場合、当該金額分だけ取替に係る費用が過大に計上されていることとなる。

平成9年度から令和4年度までに計上された取替に係る費用は、資産に紐づいた計上がなされていないため、現時点では集計が非常に困難であり、本来の償却完了時期である平成18年から10年以上経過しているため、金額の修正は現実的でない。

今後は、取替法適用資産の管理方法等を見直し、再発を防止する体制の構築を検討すべきである。

### 3. 3. 1 4 取得価額が僅少な資産に対する取替法の適用について

#### (1) 概要

会計規則第103条3項において、取替法を適用すべき資産を定めている。

#### (2) 監査手続き

高速電車事業会計の固定資産台帳を閲覧し、取替法が適用されている資産の妥当性の検討を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【指摘事項】

取替法が適用されている資産の中に、期末帳簿価額が僅少（100万円未満）のものが散見された。取替法とは、“同種の物品が多数集まって一つの全体を構成し、老朽品の部分的取替を繰り返すことにより全体が維持されるような固定資産について、部分的取替に要する費用を収益的支出（修繕費等）として処理する方法”（企業会計原則注解注20）であり、取替資産とは“一定の資産が多量に同一の目的のために使用される固定



資産であつて、毎事業年度使用に耐えなくなつたこれらの資産の一部がほぼ同じ数量ずつ取り替えられるもの”（地方公営企業法施行規則 第一条四号）を言う。その意図は、経常的に取替が発生する資産に対して、取替の都度、それが収益的支出か資本的支出かを判断する事務コストに配慮するところにある。

それを鑑みると、取得原価や帳簿価額が明らかに僅少な資産に対してまでも取替法を適用し、取得原価の50%を固定資産簿価として計上し続ける事には違和感があるため、取替資産の定義を見直すことが望ましい。

### 3. 3. 15 決算書と固定資産台帳の不整合について

#### (1) 概要

減価償却費は固定資産台帳で計算され、決算書に開示される。

#### (2) 監査手続き

減価償却費につき、軌道整備事業会計の決算書で計上されている金額と固定資産台帳で管理されている金額との突合を実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

| 行ラベル      | 合計 / 当年度増加償却額 | 固定資産明細書     | 判定       |
|-----------|---------------|-------------|----------|
| 無形固定資産    | 4,023,287     | 4,023,287   | TRUE     |
| その他構築物    | 996,292       | 996,292     | TRUE     |
| 機械装置      | 35,835,032    | 35,835,032  | TRUE     |
| 建物        | 14,621,584    | 14,621,584  | TRUE     |
| 工具、器具及び備品 | 2,378,770     | 2,378,770   | TRUE     |
| 車両        | 394,026,918   | 394,571,132 | -544,214 |
| 線路設備      | 279,130,426   | 279,130,426 | TRUE     |
| 電路設備      | 48,659,850    | 48,659,850  | TRUE     |
| 土地        | 0             | 0           | TRUE     |
| 総計        | 779,672,159   | 780,216,373 | -544,214 |

軌道整備事業会計の決算書で計上されている減価償却費と固定資産台帳で管理されている減価償却費に不一致が検出された。担当課へのヒアリングを行ったところ、固定資産管理システムの不備による影響であり、調整を行った上で決算書上の減価償却費を計算しているため、決算書の減価償却費の修正は不要であるとの回答を得た。

固定資産台帳の役割は、会計上の固定資産に関する各勘定科目の基礎となることであると考えるため、システム上の不備を認識しているのであれば、当該不備を修正し、固定資産台帳が会計上の数値と一致するようにすべきである。

### 3. 4 営業課（料金制度係、営業係、資産活用係）

地下鉄の料金制度（条例・規定の整備、国への申請・届出）、乗車料収入の精算、定期券発売所の管理、SAPICA等ICカード利用に係る連絡調整などの業務を行っている。

乗車料収入のほか、企業会計として収益確保を図るため、駅や車内での広告事業、駅構内の未利用スペースを活用した駅ナカ事業を行っている。

13名在籍、事務室は本局3階

#### 3. 4. 1 交通局のパークアンドライド駐車場事業について

##### （1）概要

交通局は、土地物件賃貸料について、保有資産の効果的活用方法の検討、推進等により、活用可能スペースの有効活用を積極的に進め、増収に努めることを収入に関する予算執行方針として掲げている。

過去3年間における交通局の土地等賃貸料収入の状況（税込）

（単位：円）

| 項目          | 令和2年度         | 令和3年度         | 令和4年度         |
|-------------|---------------|---------------|---------------|
| 軌道整備事業      |               |               |               |
| 土地（普通財産使用料） | 9,119,625     | 9,119,625     | 11,885,196    |
| 建物          | 2,783,548     | 2,554,566     | 2,554,349     |
| ① 小計        | 11,903,173    | 11,674,191    | 14,439,545    |
| 高速電車事業      |               |               |               |
| 土地（行政財産使用料） | 116,642,982   | 109,842,599   | 111,642,852   |
| 土地（普通財産使用料） | 180,795,610   | 173,889,510   | 177,894,445   |
| 直営駐車場       | 78,955,520    | 75,168,160    | 87,453,690    |
| 建物等         | 981,415,660   | 1,096,656,451 | 1,071,519,624 |
| ② 小計        | 1,357,809,772 | 1,455,556,720 | 1,448,510,611 |
| ① + ② 合計    | 1,369,712,945 | 1,467,230,911 | 1,462,950,156 |

（決算説明資料より）

全体的に土地等の時価上昇に伴い、賃貸料収入が増加傾向を示しているが、賃貸料にもコロナ禍の影響が及んでいる状況にある。

交通局の所管する公有財産については、札幌市が設置している札幌市財産条例とは、別に、札幌市交通局公有財産規程に基づき、公有財産の取得、管理、処分処理が行われることとされている。この処理の統一化を図るために、更に公有財産管理等の運用基準（以下「運用基準」という。）を定め、土地等の賃貸料の算定等が行われている。また、この運用基準については、定期的に、不動産鑑定士等の専門家に依頼し、土地と建物の算定方法の妥当性及び算定方法について調査を行い、その内容を実務に反映している。

賃貸料収入に含まれる交通局が行っているパークアンドライド駐車場（以下「P&R駐車場」という。）の事業については、直営のP&R駐車場として行っている事業収入とP&R駐車場を中心とした駐車場事業を目的として賃借人へ土地を賃貸している賃貸料収

入が含まれている。このP&R駐車場の事業について、交通局は、これは札幌市の政策である都心流入交通の削減や公共交通機関の利用促進といったものに沿って、その事業推進を行っているとしている。

(2) 実施した監査手続き

関係書類及び資料閲覧、関係者へヒアリング

(3) 監査結果

【意見】

土地の貸付料の算定にあつては、通常、運用基準によつては、さらにコロナ禍の影響を考慮した賃料据置を行っている。

交通局の施策にあつた公益性の高いP&R駐車場に関する賃料の設定について、P&R駐車場に関わる貸付部分について非営利用の賃料率を適用しているとしているが、交通局は、P&R駐車場事業の事業者選定方法や貸付料の減免状況などを広く一般に周知することにより、他事業者の参入機会を増やす努力が求められる。また、非営利用の算定率を適用した場合であっても、その非営利用の算定率を固定化させるのではなく、賃料収入増加のための方策を検討することも必要である。

令和2年11月4日改正による運用基準によると、土地の使用料及び貸付料の算定に当たっては下記のように規定している。

運用基準（抜粋）

第5 使用料及び貸付料の算定（第18・28・36・37条関係）

行政財産の使用料及び普通財産の貸付料（以下「使用料等」という。）の算定にあつては、次によるものとする。

土地

ア 使用料等

次の算式により算定した額を年額とする。

(算式) 固定資産税評価相当額×算定率

注) 課税評価相当額=1㎡当りの単価×使用許可・貸付面積

なお、この場合百円未満は切り捨てるものとする。

使用料等の算定率

| 区 分     | 算 定 率   |         |
|---------|---------|---------|
|         | 非営利用    | 営利用     |
| 行政財産使用料 | 2.7/100 | 4.3/100 |
| 普通財産使用料 | 2.7/100 | 4.3/100 |

注) 非営利用とは、国、他の地方公共団体、その他の公共団体又は公共的団体及びその他の営利を目的としない法人が、許可財産をその事務、事業の用途に供する場合（許可財産を収益事業の用途に主として供する場合を除く）並びに許可財産を、営利を目的としないと認められる用途に供する場合をいう。営利用とは、非営利用以外の用途に供する場合をいう。

具体的には

※P&R駐車場における使用料算定は、下記のア+イの金額が貸付料となる。

ア 一般契約

固定資産税評価相当額（1㎡当りの単価×使用許可・貸付面積）×算定率（4.3%）×契約率（一般契約用台数の割合）

イ P&R駐車場契約

固定資産税評価相当額（1㎡当りの単価×使用許可・貸付面積）×算定率（2.7%）×契約率（パークアンドライド契約用台数の割合）

この運用基準によると、非営利用の算定率を適用できる法人及び用途には制限があり、現在、交通局から土地を賃借しP&R駐車場を運営している法人については、（株）札幌公社は普通法人の株式会社であること、また、（財）振興公社は法人資格の蓋然性はあるものの駐車場事業を収益事業として区分していることから、いずれも非営利用算定率の適用除外になると考えられる。この2法人に非営利用の算定率を適用している理由について、交通局では、P&R駐車場の事業は、札幌市の政策である都心流入交通の削減や公共交通機関利用促進といった交通局の代わりに設置されるP&R駐車場の公益性に鑑みたものであり、十分に合理性があると考えており、土地貸付に関わる算定率については、交通局の公有財産規程第18条第2項において事業管理部長が定めることとされており、運用基準が示されていても、個別具体的な状況においては事業管理部長が他の算定率を定めることまでは制限されておらず、第18条2項の但し書きにおいても規程と異なる算定方法が想定されているとしている。

この方針は平成11年3月から継続した考え方と思われるが、札幌市においては、従来は、P&R駐車場について都心部の道路混雑の緩和及び公共交通の利用促進を目的として市所有の遊休地等の活用として整備を進めてきたが、現在では、地下鉄・JR駅周辺に多くの民間駐車場が整備されていること、及びP&R駐車場利用への転換した者の半数以上がバスからの転換であることから、札幌市が積極的に関与する必要性がないと考えており、現状分析について札幌市と交通局では、乖離が見受けられる。

また、固定資産税据置措置と同様に賃料の据え置く点について、交通局では、新型コロナウイルス感染症対策の一環として、使用料等の基礎算定としている土地の固定資産評価額が上昇した場合、固定資産税を据え置きする税制措置が講じられた点を考慮し、賃料を据え置くこととした。

（財）振興公社の運営している駐車場のうちP&R駐車場貸付割合

令和4年度

|           |                |                          |
|-----------|----------------|--------------------------|
| 札幌麻生駐車場   | 札幌市北区北38条西4丁目  | 41台のうちP&R40台<br>貸付割合 97% |
| 札幌宮の沢駐車場  | 札幌市西区発寒6条12丁目  | 92台のうちP&R69台<br>貸付割合75%  |
| 札幌北13条駐車場 | 札幌市東区北13条東2丁目  | 13台のうちP&R13台<br>貸付割合100% |
| 札幌自衛隊前駐車場 | 札幌市南区澄川4条7丁目   | 47台のうちP&R30台<br>貸付割合63%  |
| 札幌二十四軒駐車場 | 札幌市西区二十四軒1条4丁目 | 26台のうちP&R20台<br>貸付割合76%  |

高架下駐車場

|           |                |                          |
|-----------|----------------|--------------------------|
| 札幌澄川駐車場   | 札幌市南区澄川4条3丁目   | 79台のうちP&R56台<br>貸付割合70%  |
| 札幌自衛隊前駐車場 | 札幌市南区澄川4条7丁目   | 38台のうちP&R38台<br>貸付割合100% |
| 札幌南平岸駐車場  | 札幌市豊平区平岸4条12丁目 | 11台のうちP&R9台<br>貸付割合81%   |

(財)振興公社が、交通局から借受けた駐車場全体におけるP&R駐車場(月極)の貸付割合

347台のうちP&R275台 貸付割合79%

(財)振興公社から交通局駐車場への貸付収入(令和4年度)

(税込 貸付面積単位:㎡ 貸付収入単位:円)

| 駐車場名           | 貸付面積    | 貸付収入       |
|----------------|---------|------------|
| 札幌麻生駐車場        | 1075.00 | 2,597,608  |
| 札幌宮の沢駐車場       | 3167.75 | 5,292,892  |
| 札幌北13条駐車場      | 451.76  | 1,214,859  |
| 札幌二十四軒駐車場      | 815.61  | 1,920,030  |
| 札幌自衛隊前駐車場      | 1431.40 | 4,713,568  |
| 札幌自衛隊前駐車場(高架下) | 1865.95 | 4,001,228  |
| 札幌南平岸駐車場(高架下)  | 452.76  | 793,980    |
| 札幌澄川駐車場(高架下)   | 2035.00 | 3,359,195  |
| 8カ所の年間収入合計     |         | 23,893,360 |

(株)札幌公社の運営している駐車場のうちP&R駐車場貸付割合

|         |                 |                           |
|---------|-----------------|---------------------------|
| 宮の沢駐車場  | 札幌市西区宮の沢1条1丁目   | 329台のうちP&R99台<br>貸付割合30%  |
| 大谷地東駐車場 | 札幌市厚別区大谷地東2丁目   | 292台のうちP&R177台<br>貸付割合60% |
| 大谷地駐車場  | 札幌市厚別区大谷地東4丁目   | 132台のうちP&R55台<br>貸付割合41%  |
| 新札幌駐車場  | 札幌市厚別区厚別中央2条6丁目 | 67台のうちP&R32台<br>貸付割合47%   |
| 二十四軒駐車場 | 札幌市西区二十四軒1条6丁目  | 32台のうちP&R4台<br>貸付割合12%    |
| 琴似駐車場   | 札幌市西区琴似1条4丁目    | 67台のうちP&R8台<br>貸付割合11%    |
| 北14条駐車場 | 札幌市東区14条東7丁目    | 13台のうちP&R0台<br>貸付割合0%     |

(株)札幌公社が、交通局から借受けた駐車場全体におけるP&R駐車場(月極)の貸付割合

932台のうちP&R375台 貸付割合40%

(株) 札幌公社から交通局への貸付収入 (令和4年度)  
 (上記の駐車場貸付のうち、貸付駐車場収入が区分されている物件の内訳)  
 (税込 貸付面積単位: m<sup>2</sup> 貸付収入単位: 円)

| 駐車場名       | 貸付面積    | 貸付収入       |
|------------|---------|------------|
| 大谷地東駐車場    | 3290.72 | 7,912,203  |
| 大谷地駐車場     | 3847.25 | 5,074,131  |
| 新札幌駐車場     | 1061.98 | 3,007,708  |
| 二十四軒駐車場    | 1145.26 | 3,636,190  |
| 琴似駐車場      | 1995.92 | 9,783,893  |
| 5カ所の年間収入合計 |         | 29,414,125 |

それぞれの法人における駐車場事業では、一定程度P&R駐車場の貸付を行っており、駐車場事業が、交通局の施策に沿ったものとなっている。

上記2法人への貸付料の2種類の減免と通常貸付した場合の貸付料の比較

・コロナ禍における据置措置を適用しない場合 (令和4年度) (試算)

(財) 振興公社から交通局駐車場への貸付収入8カ所 (令和4年度) 29,255,017円  
 (株) 札幌公社から交通局への貸付収入5カ所 (令和4年度) 36,265,133円

据置措置を行わなかった場合の収入と据置措置した実際の収入との差額 (試算)

(財) 振興公社令和4年度貸付収入との差額

$29,255,017 - 23,893,360 = 5,361,657$ 円

(株) 札幌公社令和4年度貸付収入との差額

$36,265,133 - 29,414,125 = 6,851,008$ 円

合計で12,212,665円となり、交通局は収入減少となっている。

・P&R貸付率について2.7%特例 (非営利用) を適用しない場合 (令和4年度) (試算)

(財) 振興公社から交通局駐車場への貸付収入8カ所 (令和4年度) 37,906,598円  
 (株) 札幌公社から交通局への貸付収入5カ所 (令和4年度) 40,395,922円

2.7%特例 (非営利用) を適用しない場合の収入と実際の収入との差額 (試算)

(財) 振興公社令和4年度貸付収入との差額

$37,906,598 - 23,893,360 = 14,013,238$ 円

(株) 札幌公社令和4年度貸付収入との差額

$40,395,922 - 29,414,125 = 10,981,797$ 円

合計で、24,995,035円となり、交通局の収入減少となっている状況にある。

### 3. 4. 2 地下鉄駅業務等委託業務に係る広告管理業務について

#### (1) 概要

交通局では、(財)振興公社との間で地下鉄駅業務等委託契約を、地方公営企業法施行令第21条の14第1項第2号に該当するものとして、随意契約として締結しており、その委託内容は下記のとおりである。

#### ①委託業務の内容

- 1 定期券発売等業務
- 2 遺失物管理業務
- 3 広告管理業務
- 4 乗車券等作成管理・発売・乗車誘致業務
- 5 地下鉄駅業務

#### 広告管理業務の主な内容

上記の地下鉄駅業務等委託契約の中で、広告管理業務については、交通局の保管する広告管理システムを利用して行う広告物の申し込み等受付業務や広告の受付管理に係る依頼文および通知文書等、必要な文書の作成及び発送を行う。また、広告物の搬出及び撤去に係る作業指示、その立会業務の調整、その作業のための連絡調整等、資料作成、デジタルサイネージに関わる入力業務の一部などである。

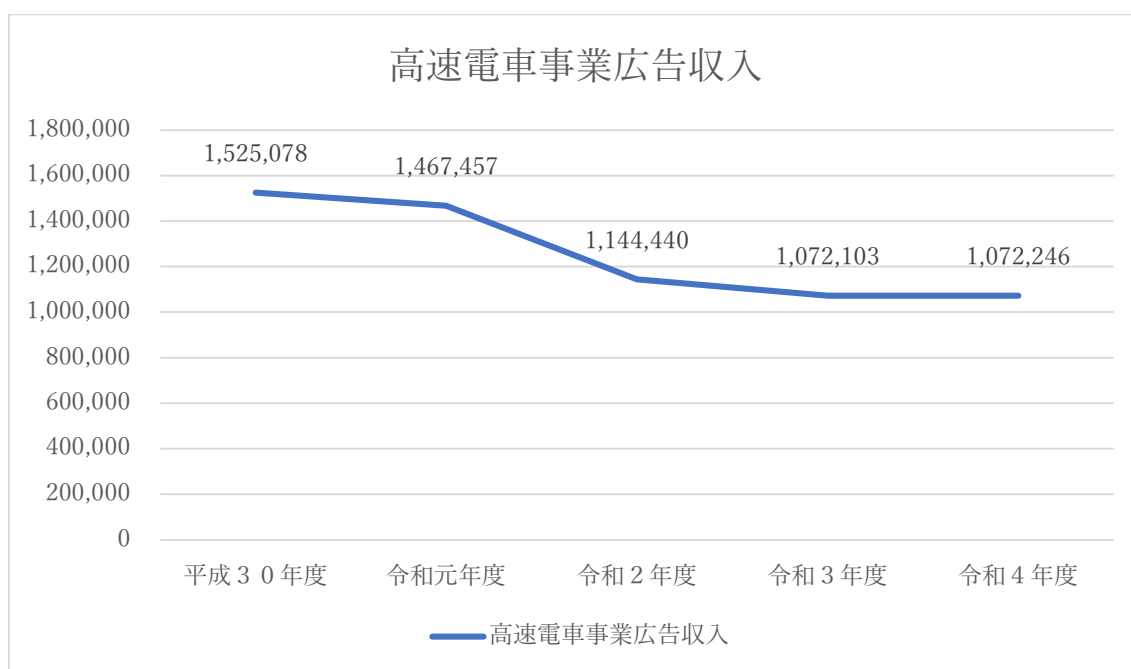
## 高速電車事業広告収入の状況

### 高速電車事業広告収入 5年比較

(単位：千円)

| 年度     | 電車内広告収入<br>(税込) | 駅施設内広告収入<br>(税込) | 高速電車事業広告収入<br>(税込) |
|--------|-----------------|------------------|--------------------|
| 平成30年度 | 771,519         | 753,559          | 1,525,078          |
| 令和元年度  | 693,642         | 773,815          | 1,467,457          |
| 令和2年度  | 476,263         | 668,177          | 1,144,440          |
| 令和3年度  | 403,661         | 668,442          | 1,072,103          |
| 令和4年度  | 370,259         | 701,987          | 1,072,246          |

(決算説明資料より)



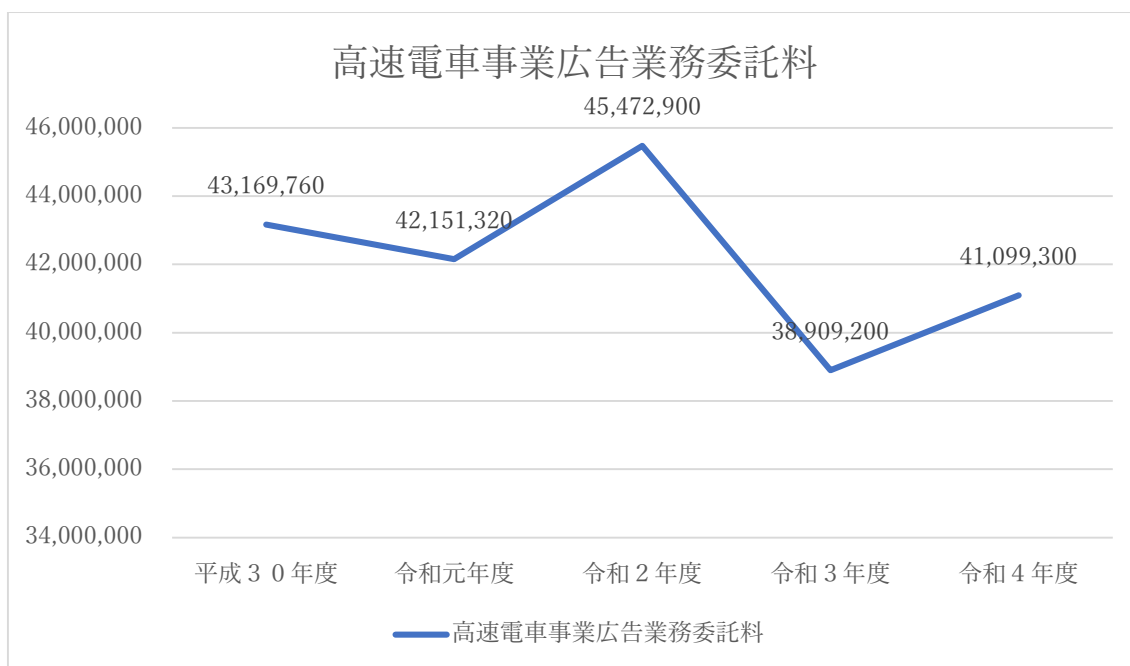
広告収入は、令和2年度のコロナ感染症流行以降、著しく減少し、特に高速電車内広告収入は、令和2年度に大きな落ち込みを見せ、その後回復傾向にはない。一方で駅施設内広告収入は、デジタルサイネージ導入の効果が表れており、コロナ感染症流行後において、はっきりと回復傾向を示している。



高速電車事業広告業務委託料（積算ベース） 5年比較

（単位：円）

| 年度     | 高速電車事業広告業務委託料（税込） |
|--------|-------------------|
| 平成30年度 | 43,169,760        |
| 令和元年度  | 42,151,320        |
| 令和2年度  | 45,472,900        |
| 令和3年度  | 38,909,200        |
| 令和4年度  | 41,099,300        |



令和4年度 広告業務担当人員数

| 項目    | 日数  | 人数 |
|-------|-----|----|
| 業務責任者 | 243 | 1  |
| 業務指導員 | 243 | 1  |
| 業務員   | 243 | 4  |
| 合計    |     | 6  |

広告に関する委託業務について、平成30年度以降、大きく人員の変動はなく、広告収入の増減と強い相関がない固定的業務を委託していると交通局の回答があった。しかし、広告取扱数の指標となる広告掲出申込数は、下記のとおりである。

広告申込件数（掲出開始日ベース）

（単位：件数）

| 年度     | 電車内   | 駅施設内  | 申込数合計 |
|--------|-------|-------|-------|
| 平成30年度 | 1,032 | 7,819 | 8,851 |
| 令和元年度  | 830   | 7,335 | 8,165 |
| 令和2年度  | 555   | 7,604 | 8,159 |
| 令和3年度  | 481   | 6,246 | 6,727 |
| 令和4年度  | 525   | 6,111 | 6,636 |

コロナ禍の影響もあり、広告申込件数が減少しており、地下鉄電車内の広告申込数の減少は激しく、広告媒体としての魅力や新規広告希望者等の発掘が求められる。

（2）実施した監査手続き

関連する書類、資料の確認閲覧、ヒアリングを実施した。

（3）監査結果

【意見】

過去5年間で広告収入や広告申込数の減少が続いているにもかかわらず、委託費金額が減少傾向には無く、今後も、増収に向けた取組を検討・実施していく必要があることから業務量の減少は見込み難く、また、広告料収入に比例した形で人員を減らすことは、出稿状況が回復に転じた際に対応できなくなるリスクを伴うため、委託業務の人工数の削減は現実的ではないとしているが、収益増加により現状規模の人員が明らかに必要なか検討すべきである。

現在、札幌駅からすすきのまでのエリアの再開発等の進んでいる中で、営業課では、地下鉄駅構内におけるデジタルサイネージ広告事業を拡大するため、令和9年度以降のデジタルサイネージに関わる投資計画がある。

3. 4. 3 広告管理業務のほか、遺失物管理業務、高速電車事業定期券発売業務・乗車券等作成発売等業務について

（1）概要

営業課では、広告管理業務のほか、遺失物管理業務、高速電車事業定期券発売業務・乗車券等作成発売等業務を（財）振興公社に委託している。

定期券発売等委託業務とは下記のとおりである。

業務内容

① 乗車券等の発売及び払戻等に関する業務

ア 一日乗車券（地下鉄専用、ドニチカキップ等）、記念乗車券、定期券、ICカード乗車券発売及びこれに伴う発売料金の収納に関する業務

なお、定期券購入者が集中する時期においては、受託者は補助要員を配置するなど発売の円滑化と混雑緩和に努めるものとする

イ （財）振興公社が交通局に発売を委託する路面電車専用一日乗車券（どサンコパス）等の発売及びこれに伴う発売料金の収納に関する業務

ウ ICカード乗車券の各種サービス業務及びこれに伴う発売料金、デポジット等の収納並びに払戻金の支出に関する業務

エ 一日乗車券（地下鉄専用、ドニチカキップ等）、定期券の払戻し及びこれに伴

- う 手数料の収納並びに払戻金の支出に係る業務
- オ 委託者が指定する者に対する定期券の委託取次発売等の業務
- カ 定期券の再発行、書き換え及びこれに伴う手数料の収納並びに払戻金の支出に関する業務
- キ 収納金、払戻金、発売状況等の集計及び積算に関する業務
- ク 通学定期券の特認申請及び通学発行申請に関する業務
- ケ 福祉乗車証及び敬老 I C カードの再交付登録に関する業務
- ② 交通案内に関する業務
  - 市営交通機関を主とした公共交通機関の運賃、行先、時刻、路線、周辺観光施設の電話案内及び情報収集
- ③ その他

乗車券等作成管理業務とは下記のとおりである。

業務内容

- ① 乗車券等の作成業務
  - ア 普通券（地下鉄）、乗継券（地下鉄→バス・電車）、通過券（地下鉄）、乗継交換券（バス・電車→地下鉄）、乗継券（バス・電車→地下鉄）、JR代替乗車票  
その他交通局が指定するものの作成業務
  - イ ドニチカキップ、地下鉄専用一日乗車券その他大型券を用いた企画乗車券の作成に関わる業務
- ② 乗車券等の管理業務
  - ア 作成が終了した乗継券等及び大型券の検収、払出等、券庫の入出数管理に関する業務
  - イ どさんこパスその他委託者が指定するものについての払出等、券庫の入出数管理に関する業務
- ③ その他付随業務
  - 前各号に定めるもののほか、委託者が特に指定する業務。この場合において、委託者は事前に受託者と協議するものとする

乗車券発売業務は下記のとおりである。

業務内容

- ① 乗車券等の発売業務
  - ア 交通局本局庁舎 5 階事務室における、大型券その他委託者が指定するもの（以下「取扱乗車券」という。）の発売及びこれに係る発売代金の徴収等に関する業務、ただし、払戻業務は行わない。
  - イ 取扱乗車券の発売代金、発売状況等の集計に関する業務
  - ウ 「取扱乗車券」の郵送発送に関する業務

乗客誘致業務委託業務は下記のとおりである。

業務内容

- ① 地下鉄の乗車人員増を目的とした事業の企画立案及び実施
- ② 将来の乗車習慣醸成につながる事業の企画立案及び実施
- ③ 札幌市の施策等と連携した事業の企画立案及び実施
- ④ その他委託者が必要と定める事業の企画立案と実施
- ⑤ その他

高速電車事業定期券発売業務・乗車券等作成発売等業務 5年比較 積算ベース  
(単位：円)

| 年度     | 定期券発売業務委託料（税込） | 乗車券等作成管理発売等業務（税込） |
|--------|----------------|-------------------|
| 平成30年度 | 286,669,800    | 65,657,520        |
| 令和元年度  | 275,573,880    | 64,836,700        |
| 令和2年度  | 296,520,400    | 66,764,500        |
| 令和3年度  | 302,795,900    | 68,131,800        |
| 令和4年度  | 305,162,000    | 69,797,200        |

(交通局作成資料より)

定期券発売枚数の推移

| 年度     | 平成30年度    | 令和元年度     | 令和2年度   | 令和3年度   | 令和4年度   |
|--------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| 券売機    | 589,415   | 588,144   | 460,325 | 472,969 | 560,428 |
| 定期券発売所 | 436,276   | 411,904   | 323,144 | 314,122 | 325,347 |
| 合計     | 1,025,691 | 1,000,048 | 783,469 | 787,091 | 885,775 |

令和4年度 業務担当人員数

| 業務名      | 項目      | 日数  | 人員 | 備考          |
|----------|---------|-----|----|-------------|
| 定期券発売所業務 | 本局庁舎    | 243 | 1  | 部長級         |
|          |         | 243 | 1  | 課長級         |
|          |         | 243 | 1  | 係長級、各駅長     |
|          |         | 243 | 2  | 主任、センター長、所長 |
|          |         | 243 | 2  | 駅員、係員       |
|          |         | 小計  | 8  |             |
|          | 大通      | 243 | 0  | 課長級         |
|          |         | 243 | 0  | 係長級、各駅長     |
|          |         | 243 | 4  | 主任、センター長、所長 |
|          |         | 243 | 23 | 駅員、係員       |
|          |         | 小計  | 27 |             |
|          | 地下鉄駅8カ所 | 243 | 0  | 課長級         |
|          |         | 243 | 0  | 係長級、各駅長     |
|          |         | 243 | 8  | 主任、センター長、所長 |
|          |         | 243 | 8  | 駅員、係員       |
|          |         | 小計  | 16 |             |
|          |         | 合計  | 51 |             |

乗車券作成枚数の推移

| 年度 | 平成30年度  | 令和元年度   | 令和2年度   | 令和3年度  | 令和4年度  |
|----|---------|---------|---------|--------|--------|
| 枚数 | 673,584 | 389,701 | 253,350 | 97,280 | 50,400 |

令和4年度 業務担当人員数

| 業務名                           | 発売所              | 項目                | 日数  | 人数 | 備考              |
|-------------------------------|------------------|-------------------|-----|----|-----------------|
| 乗車券作成<br>管理・発売<br>・乗車誘<br>致業務 | 本<br>局<br>庁<br>舎 | 業務管理者             | 243 | 0  | 課長級             |
|                               |                  | 駅長・業務責任者          | 243 | 2  | 係長級、各駅<br>長     |
|                               |                  | 業務指導員（主任）         | 243 | 2  | 主任、センタ<br>ー長、所長 |
|                               |                  | 駅員・業務員（係員・日<br>勤） | 243 | 6  | 駅員、係員           |
|                               |                  | 小計                |     | 10 |                 |
|                               |                  | 合計                |     | 10 |                 |

令和2年度及び令和3年度においては、コロナ禍の影響による業務の履行されない部分について、委託契約第4条、「契約の履行に際して、業務の一部を履行しないものがある場合には、委託料から業務の一部を履行しない割合に相当する金額を減額することができる。」の規定により、減額の契約変更を行っている。

令和2年度、令和3年度の委託料の精算額

| 年度    | 委託料減額金額（税抜）円 | 減額理由           |
|-------|--------------|----------------|
| 令和2年度 | 3,767,080    | 乗客誘致関連の要因として減額 |
| 令和3年度 | 3,670,156    |                |

地下鉄駅業務等委託契約における遺失物管理業務について

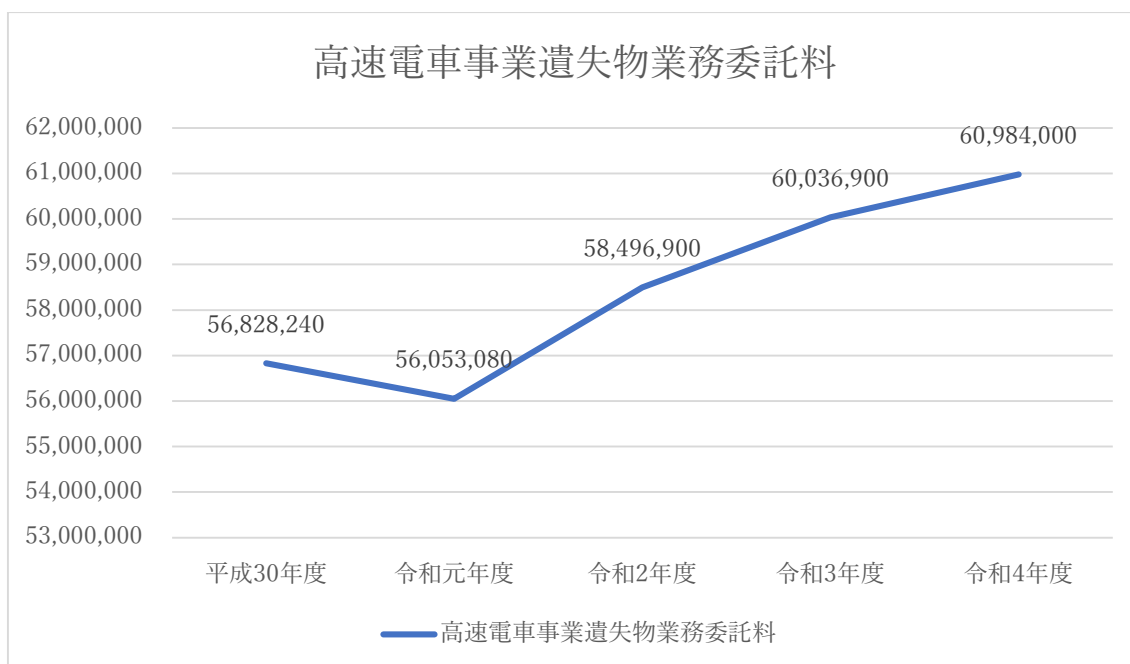
遺失物管理業務の主な内容

遺失物の収納、保管、廃棄及び遺失物データ入力業務及び警察署への届出、連絡及び引渡し、問い合わせ、遺失物の整理業務などを行う。

高速電車事業遺失物管理業務（積算ベース） 5年比較

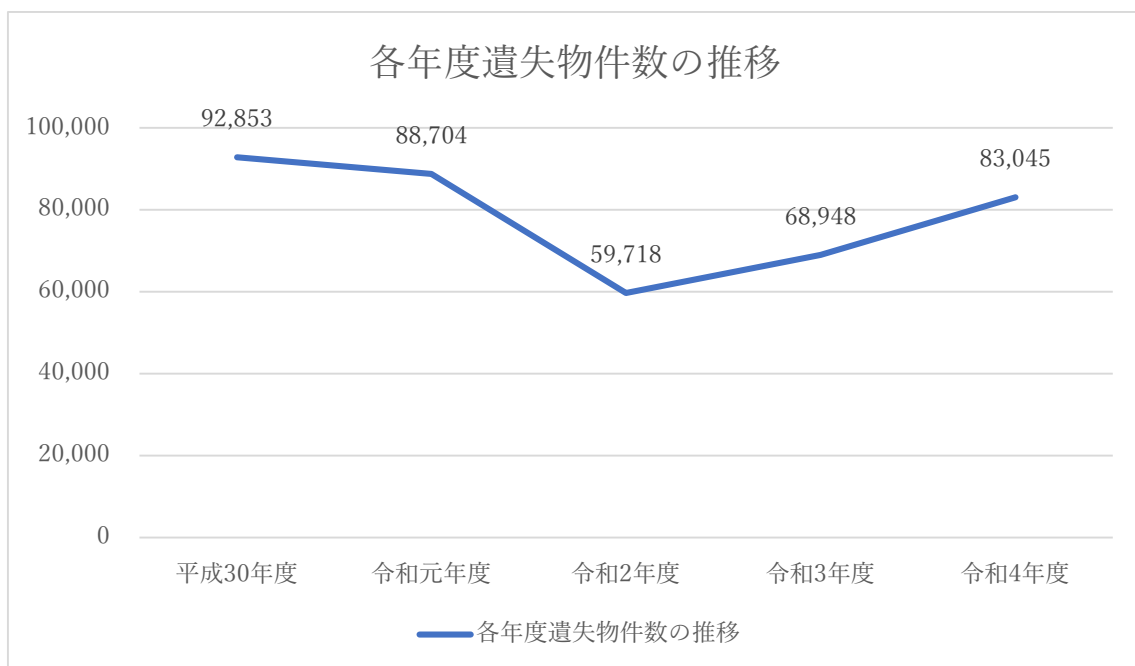
(単位：円)

| 年度     | 高速電車事業遺失物管理業務委託料（税込） |
|--------|----------------------|
| 平成30年度 | 56,828,240           |
| 令和元年度  | 56,053,080           |
| 令和2年度  | 58,496,900           |
| 令和3年度  | 60,036,900           |
| 令和4年度  | 60,984,000           |



遺失物の件数

| 年度     | 地下鉄    | 路面電車  | 合計     |
|--------|--------|-------|--------|
| 平成30年度 | 91,523 | 1,330 | 92,853 |
| 令和元年度  | 87,483 | 1,221 | 88,704 |
| 令和2年度  | 58,862 | 856   | 59,718 |
| 令和3年度  | 67,939 | 1,009 | 68,948 |
| 令和4年度  | 81,961 | 1,084 | 83,045 |



令和4年度 遺失物管理業務委託担当人員数

| タンセ<br>忘れもの | 項目    | 日数  | 人数 |
|-------------|-------|-----|----|
|             | 業務指導員 | 243 | 1  |
|             | 業務員   | 243 | 9  |
|             | 合計    |     | 10 |

コロナ感染症流行後、乗車人数の減少に伴い、遺失物件数も減少したが、担当人員の必要人数を増減させることは適切でないと判断し、現状の人員配置を継続したため、委託料と遺失物件数との強い相関はないと交通局から回答があった。なお、路面電車の遺失物の取扱いについては、遺失物取得権利が財団法人にあるため、それに係る委託料は精算されている。

(2) 実施した監査手続き

関連する資料、書類の確認及びヒアリングを行った

(3) 監査結果

【意見】

定期券発売枚数や乗車券作成枚数は減少傾向にあるが、委託料は減少していない。発売所数や営業時間などサービスの維持を考慮すると、定期券発売枚数に比例して定期券発売所の運営に必要な人員を減らすことはできないが、令和3年度に行った通学

定期券発行にかかる学生証確認要件の緩和など、定期券発売所における発売枚数の減少を一段と進めることなどにより、より効率的な運営が可能となるよう、業務の見直しに努めるべきである。

#### 大通定期券販売所と各地下鉄駅券売機の購入できる定期券等の比較

| 発売所        | 定期券 |       | 無記名・記名<br>SAPICA | 記名こども・福祉割引<br>SAPICA | 地下鉄専用1日乗車券 | ドニチカキップ | 路面電車1日乗車券 | どサンこパス |
|------------|-----|-------|------------------|----------------------|------------|---------|-----------|--------|
|            | 購入  | 書替・払戻 |                  |                      |            |         |           |        |
| 大通定期券販売所   | ○   | ○     | ○                | ○                    | ○          | ○       | ○         | ○      |
| 全ての地下鉄駅券売機 | △   | ×     | ○                | ×                    | ○          | ○       | ×         | ×      |

(○は購入可能、△は一部制限あり、×は購入不可)

### 3. 4. 4 プロスポーツ団体との契約について

#### (1) 概要

営業課では、札幌市を拠点とするプロスポーツ団体である北海道コンサドーレ札幌、レバンガ北海道、北海道イエロースターズ(旧 サフィールヴァ北海道)との間でスポンサー契約を締結している。

これらの契約は、各スポーツ団体の観客数の増加に伴う地下鉄利用者の増加を主な目的としている。

いずれも契約当事者間において金銭の収受を伴わず、互いの広告枠等を利用しあう方法で対価性を維持する内容になっている。

契約の概要は以下のとおりである。

#### ① 北海道コンサドーレ札幌「サプライパートナー契約」

契約開始時期：平成10年

交通局が提供するもの：東豊線における車内Aライナーの掲出、SAPPORO SNOW VISIONへの広告の掲出など

交通局が取得するもの：サプライパートナー権益(チーム名称・ロゴ・エンブレム使用权、試合会場、HP及び広報誌等での交通局名の掲載、選手等の広告販促物使用权)、試合会場ゴール裏LEDビジョン広告等

#### ② レバンガ北海道「オフィシャルサプライヤー契約」

契約開始時期：平成25年

交通局が提供するもの：地下鉄車内まど上及び中づりポスターの掲出、東豊線大通駅エスカレーター広告

交通局が取得するもの：呼称権及びチームロゴ使用权等、練習着の袖の広告、ホームゲームの会場における広告掲出、ファンブックへの広告掲出、冠試合開催権、SDGs 招待事業スポンサー等



③ 北海道イエロースターズ「パートナーシップ契約」

契約開始時期：令和3年

交通局が提供するもの：地下鉄車まど上ポスターの掲出、バスセンター前  
駅電照広告の掲出

交通局が取得するもの：ユニフォームロゴ掲載、記者会見及びHPにおけ  
る交通局名の掲載、観戦チケット、ホリデー・テ  
ーリング等のイベントにおける連携

(2) 実施した監査手続

契約書等を精査した上で、ヒアリングを踏まえて、それぞれ業種も観客動員も異なるプロスポーツ団体との契約において契約内容の相当性が維持されているかについて監査を行った。

(3) 監査の結果

【意見】

確かに、スポーツ団体が開催する試合の観客数の増加によりある程度地下鉄利用者が増加する。また、スポーツ団体との契約によって可能となるロゴや選手の肖像の使用権は、ホリデー・テーリングの景品を製作するなど交通局が主催するイベントに活用することができる。

しかしながら、一般に、スポーツ団体においては、交通局の広告枠を利用する需要が高いと推測されるが、競合他社がほとんど存在しない中で、地下鉄利用者の増加に関し、スポーツ団体の広告枠等を利用して得られる効果は限られると思料する。

このため、たとえ金銭の支出を伴わない契約であるとはいえ、今後、契約規模の相当性については、十分に留意する必要がある。

広告の効果により、今後、観客数の増加が期待されるスポーツ団体もあることから、現在の観客動員のみを基準に契約規模を判断するのは相当ではないとしても、例えば、前年度の観客動員数や今後の観客数の増加期待などを考慮要素としてある程度客観的に契約規模を検討することが必要であると考えます。

3. 4. 5 特枠について

(1) 概要

地下鉄駅構内において、交通局が指定広告代理店に対して設置を許可した特定の広告枠に関し、指定広告代理店が設置費用、行政財産使用料、維持管理費を負担し、その指定広告代理店が独占販売を行うという広告枠がある（以下「特枠」という。）。

特枠は、一度、その広告枠の設置を許可すると当該指定広告代理店に対して継続してその広告枠の使用を認めるという運用になっている。

広告枠は本来、交通局の判断及び費用で設置すべきところ、市営地下鉄開業当初は、交通局が広告事業に不慣れだったことなどから、指定広告代理店により広告枠が設置され、現在に至っている。

特枠には、市営地下鉄開業当時から同じ指定広告代理店が使用しているものすらある。

令和4年度の高速電車事業会計において、広告料収入1,072,246千円のうち183,244千円が特枠からの広告料であり、特枠からの収入が高速電車事業会計における広告料収入全体の17.1%を占めている。

(2) 実施した監査手続

統計資料やヒアリングを踏まえて、特枠の運用に関し相当性が確保されているかに

ついて監査を行った。

### (3) 監査の結果

#### 【意見】

指定広告代理店がある広告枠を設置した場合に、ある一定期間は当該指定広告代理店にその広告枠の使用を許可するとしても、特定の指定広告代理店による行政財産の使用を半ば永続的に固定化することは公平性を欠くため、できる限り解消することが望ましいと思料する。

この点、特枠の中には一般公募とするのに馴染まない広告枠があるとされる。また、交通局としても、平成27年度からは特枠の新規設置を認めておらず、特枠の面積が増えないよう現在の面積を上限としているとのことである。

実際、特枠の件数は通減しており、平成28年度は882件あったが、令和5年度には734件となった。また、特枠からの広告料収入も平成28年度の239,934千円から令和4年度には183,244千円と減少している。

しかしながら、より積極的に特枠の解消を図るべきであると思料する。

現在の特枠のうち、どの枠が一般公募とすることが相当ではないのかを検証し、それ以外の広告枠については一般公募とするなどより積極的な方策を考えるべきである。現状の分析において、一般公募とすることに馴染まないものが、734件中470件あるとされるが、それらについても、本当に一般公募とすることができないかを厳格に検証すべきである。

この点、特枠は景気動向に左右されず安定的な広告料収入確保に有益であるという考えがある。

確かに、コロナ禍による広告料収入の減少において、特枠からの収入の減少の割合は他の広告料収入の減少の割合より小さく、コロナ禍後はそれ以前よりも広告料収入全体における特枠からの収入の割合が大きくなった。

しかしながら、特枠を確保している指定広告代理店はその顧客である広告主にその枠を販売するのであって、顧客からの需要があるからこそ、特枠を維持するのである。

特枠をできる限り解消すべく、各広告枠に関して検討を進めるべきである。

## 3. 5 業務課（事務係、旅客係）

地下鉄利用者の利便性向上を図るため、ホームの大型案内板の設置や駅トイレの洋式化、駅舎のバリアフリー化などの業務を行っている。

高速電車部の部庶務として、部内の苦情要望などの取りまとめ、事故時の損害賠償対応のほか、部内の総合調整の役目も担っている。

11名在籍、事務室は本局4階

### 3. 5. 1 お客様安心にむけての取り組みについて

#### (1) 概要

#### お客様の安心に向けての取り組み

##### 女性と子どもの安心車両

平日始発から午前9時までの間、地下鉄南北線と東西線で以下のお客様がご利用いただけます。

- ・女性と小学生以下のお子さま
- ・お身体の不自由なお客さまと介護するお客さま



##### AED(自動体外式除細動器)

地下鉄全駅、交通局庁舎に設置しており、乗務員や駅係員等を対象とした取扱い講習を定期的を実施しています。



##### 車いすをご利用の方

車いすをご利用の方は乗降をお手伝いしますので、駅係員にお申しつけください。



##### ヘルプマーク

ヘルプマークは援助や配慮が必要な方のためのマークで各駅窓口で配布しています。



## ベビーカーをご利用の方

ベビーカーをご利用しやすい環境づくりのため、車内車いすスペースにベビーカーの優先利用を示すマークを掲示しています。



## こども110番の駅

子どもが助けを求めてきた際、地下鉄全駅で保護や警察への通報等が行えるようにしています。



(安全報告書より抜粋)

上記安全報告書に記載のように、お客様安心のむけての取り組みとして、1，女性と子どもの安心車両、2，AED、3，車いすをご利用の方、4，ヘルプマーク、5，ベビーカーをご利用の方、6，こども110番の駅をしている。いずれも交通局における重用施策であると考え、十分な周知が求められると考える。

### (2) 実施した監査手続き

安全報告書を閲覧し、6つの施策が重要であることを再確認するとともに、その周知状況を確認した。具体的には任意の駅に行き、パンフレットの設置状況を現地確認した。また、任意の地下鉄車両の利用により、6つの施策の周知がされているか現地確認した。

### (3) 監査の結果

#### 【意見】

4，ヘルプマークについては駅にパンフレットを置いており、1，女性と子どもの安心車両についても車両そのもの、安全報告概要のパンフレットを使い周知がされていると考える。

しかし、その他4点については、周知性が低いと考える。パンフレットの一部分、広告の空きスペース等を利用するなどして周知性を高めることが望まれるため、意見を付すこととした。

### 3. 5. 2 (財) 振興公社との地下鉄駅業務等委託契約について

#### (1) 概要

交通局では、(財) 振興公社との間で地下鉄駅業務等委託契約を、地方公営企業法施行令第21条の14第1項第2号に該当するものとして、随意契約により締結しており、その委託内容は下記のとおりである。

#### ①委託業務の内容

- 1 定期券発売等業務
- 2 遺失物管理業務
- 3 広告管理業務
- 4 乗車券等作成管理・発売・乗客誘致業務
- 5 地下鉄駅業務

#### ②契約期間は1年ごと

③委託料については、委託者は受託者から提出された業務完了届を検査し、その結果当該検査に合格した場合は、別表に基づき、受託者からの請求を受けた日から10日以内に委託料を支払うものとする。とされ、契約期間内において、賃金、物価等の著しい変動、委託者からの要請に基づく業務量の変動等により委託料が不相当であると認められるときは、委託者、受託者協議の上、必要な措置を講ずるものとする。として、委託者は、契約の履行に際して、業務の一部を履行しないものがある場合には、委託料から業務の一部を履行しない割合に相当する金額を減額することができる。とされている。

#### 過去5年間の委託金額の推移

| 年 度    | 委託契約金額 (委託業務全体、税込) | 落札率     |
|--------|--------------------|---------|
| 平成30年度 | 3,545,121,000      | 99.673% |
| 令和元年度  | 3,489,156,000      | 99.846% |
| 令和2年度  | 3,694,405,000      | 99.957% |
| 令和3年度  | 3,686,386,000      | 99.999% |
| 令和4年度  | 3,731,200,000      | 99.989% |

(交通局作成資料より)

#### 輸送人員過去5年間の推移

| 年 度    | 年間輸送人員数 (人) | 1日平均輸送人員 (人) |
|--------|-------------|--------------|
| 平成30年度 | 229,749,013 | 631,179      |
| 令和元年度  | 226,909,439 | 619,971      |
| 令和2年度  | 162,823,061 | 446,091      |
| 令和3年度  | 174,680,826 | 478,578      |
| 令和4年度  | 201,559,558 | 552,218      |

(交通局決算説明資料より)

上記のように、令和2年度、令和3年度はコロナ感染症流行の影響で、この期間の輸送人員が著しく減少しており、令和4年度以降は、コロナ前に戻りつつある。一方で委託費は、横這いまたは増加傾向にある。

④業務課では、上記委託業務のうち、地下鉄駅業務を担当しており、地下鉄駅業務委託仕様書において委託業務内容として、札幌市鉄道事業安全管理規程及び高速電車站業務の委託に関する要領の遵守並びに安全管理体制を推進し、業務委託において関係諸規定類を遵守したうえで、運行関係業務、駅舎管理業務、委託者が管理する乗継施設に関わる管理業務、営業関係業務、その他に分類される業務を行うこととされている。

過去5年間の地下鉄駅業務の運営状況は下記のようになっている。

高速電車事業輸送人員定期券利用者及び一般利用者内訳 5年比較

(単位：人)

| 年度     | 定期         | 定期外         | 合計人員        |
|--------|------------|-------------|-------------|
| 平成30年度 | 77,979,780 | 151,769,233 | 229,749,013 |
| 令和元年度  | 78,035,940 | 148,873,499 | 226,909,439 |
| 令和2年度  | 58,242,900 | 104,580,161 | 162,823,061 |
| 令和3年度  | 60,283,740 | 114,397,086 | 174,680,826 |
| 令和4年度  | 69,313,380 | 132,246,178 | 201,559,558 |

(交通局決算説明資料より)

| 年度     | 平成30年度を100とした場合輸送人員の推移 |
|--------|------------------------|
| 平成30年度 | 100                    |
| 令和元年度  | 98.7                   |
| 令和2年度  | 70.8                   |
| 令和3年度  | 76.0                   |
| 令和4年度  | 87.7                   |

委託費のうち、高速電車事業地下鉄駅業務委託料 5年比較

(単位：円)

| 年度     | 地下鉄駅業務委託料 (税込) | 輸送人員1人当り委託料 |
|--------|----------------|-------------|
| 平成30年度 | 3,094,206,487  | 13.47       |
| 令和元年度  | 3,046,696,584  | 13.43       |
| 令和2年度  | 3,227,351,659  | 19.82       |
| 令和3年度  | 3,216,515,677  | 18.41       |
| 令和4年度  | 3,254,209,413  | 16.15       |

(交通局作成資料及び加筆(1人当り委託料部分))

地下鉄業務委託駅内訳（過去5年間増減無）

| 各線  | 委託駅数 |
|-----|------|
| 南北線 | 16駅  |
| 東西線 | 19駅  |
| 東豊線 | 14駅  |
| 合計  | 49駅  |

（令和4年度交通局地下鉄業務等委託契約書（抜粋））  
すべての地下鉄駅を委託している。

（2）実施した監査手続き

本委託契約書では、委託者は、契約の履行に際して、業務の一部を履行しないものがある場合には、委託料から業務の一部を履行しない割合に相当する金額を減額することができることとされていることから、業務課において、特にコロナ禍で輸送人員の著しい減少やイベント中止の状況が発生ある中で、委託業務管理の状況を、提出された資料、書類の確認、ヒアリングを行った。

（3）監査結果

【意見】

地下鉄駅49か所は、継続して（財）振興公社へ委託しており、交通局の定める安全規程等の規程を遵守しながら業務遂行するためには、輸送人員の増減にかかわらず、委託業務遂行のために、受託担当人員は変動させることは出来ないため、委託費の減額要因は限られると説明している。但し、コロナ禍を経て、情勢変動に応じた委託料精算による対応を図ることとしており、今後も必要に応じて委託業務終了時における精算に努めるべきである。

令和2年度、令和3年度の委託料の精算額

| 年 度   | 委託料減額金額（税抜）円 | 減額理由                          |
|-------|--------------|-------------------------------|
| 令和2年度 | 19,165,000   | 受託人員の欠員及びイベント、特別輸送の減少を要因として減額 |
| 令和3年度 | 4,717,918    |                               |

上記減額金額は全体委託料から期末に精算している。委託契約において「委託者は、契約の履行に際して、業務の一部を履行しないものがある場合には、委託料から業務の一部を履行しない割合に相当する金額を減額することができる。」の規定があり、交通局と（財）振興公社がそれぞれ減額理由に基づき金額算出し、（財）振興公社の算出額の合理性を確認して減額金額を採用したとしている。

交通局業務課においては、コロナ禍の中で、令和3年2月、「今後の情勢変動に伴う財団委託料精算に関する考え方について」を業務課内で委託費精算の考え方を共有することとしている。その内容は、現状の分析として「令和2年度財団委託料については、新型コロナウイルス感染拡大の影響等により不要となった人件費を、契約改定により当初委託料から減額することが決定しているところ」としたうえで、人員欠員及び一部イベント分の委託費減額している。

今後の課題として「一部イベント中止に係る委託費減額にとどまっているが、令和3年度以降も、当面は新型コロナウイルス感染拡大の社会情勢への影響が一定程度見

込まれることから、コロナ禍における委託料精算の考え方について次のように整理すると、イベントに伴う特別輸送は、例えばドーム輸送や北海道神宮など、駅員の業務ダイヤに対応して区分し、委託料の精算を行い、この区分に含まれるイベントがすべて中止になり、特別輸送対応を行わなかった場合、当該区分に係る委託料を精算する（花火大会や円山花見など、天候によって中止になりますものを除く）としている。具体的に精算対象となるものを雪まつり、大晦日延長運転、北海道神宮祭、ヨサコイソーラン祭りなどとしており、逆に精算の必要のないものの例として札幌ドーム、きたえーる、アイスアリーナ、年末年始特輸としている。

この「今後の情勢変動に伴う財団委託料精算に関する考え方について」は、コロナウイルス感染前には無く、委託料精算の減額方針がなかったことよりは前進したと考えられるが、情勢変動による業務減に伴う委託料減額に関する事業リスクは、委託者側と受託者側で共有すべきものであり、精算対象の範囲や減額精算できる方法の検討をすべきものである。

### 3. 6 安全推進担当課（運転係、安全推進係）

「安全推進連絡会議」や「事故防止検討委員会」等の事務局で、地下鉄の安全運行を行うための方針や取組目標などを管理している。安全管理の中核部門であり、運輸局との窓口役でもある。

地下鉄の運行ダイヤ、運転手の配置計画を所管し、札幌ドームでのイベント時や花火大会などの際の増便ダイヤを作成している。

9名在籍、事務室は本局4階

指摘、意見なし。

### 3. 7 教習所（教習担当係）

運転手候補生に、8ヵ月間、学科教習や運転教習などを行い、運転免許を取得させている。正式には「動力車操縦者養成所」と言い、運輸局からの指定を受け、自賄いで運転手を輩出している。

このほか、路面電車運転手の免許を取得するための教習、駅員に対する駅務教習、定期的なフォローアップ教習なども行っている。

5名在籍（運転手候補生を除く。）、事務室は教習所

指摘、意見なし。

### 3. 8 指令所（指令係）

地下鉄の全列車の運行状況、電力設備や駅設備などの状態の監視、制御を主とし、列車の遅延や事故が発生した場合は、運転手や駅係員などに対する対応指示を行う。地下鉄の日々の安全運行を行う上で、要中の要である。

事故などが発生した際の「事故・災害対策本部」の設置場所と位置付けられてお



り、H30年9月の胆振東部地震では、交通事業管理者をはじめ主要な職員が指令所に集結し、まさに災害対策本部として機能していた。

32名在籍、事務室は指令所

指摘、意見なし。

### 3. 9 運輸課（運輸統括係、運輸指導係）

【運輸統括係】地下鉄全駅及びバスターミナルの保守・営繕、行政財産目的外使用、道路占用の許認可申請及び使用料請求、連絡通路・接続ビル等の維持管理協定に伴う調整等を担っている。

【運輸指導係】駅業務は（財）振興公社に委任しているため、業務管理、指導を担っている。令和2年度からは、運転所候補生として採用した職員に運輸関係業務の経験を積ませる必要があることから、その指導を担っている。

36名在籍、事務室は大通駅

指摘、意見なし。

### 3. 10 乗務担当課（南北線乗務係、東西線乗務係、東豊線乗務係）

3線（南北線、東西線、東豊線）の運転手が所属している部署。  
係長と助役が、運転手の乗務ダイヤを管理し、運転手が乗務する前の点呼やアルコールチェックを行っており、運転手への教育・訓練も行っている。

運転手の勤務はシフト制で、土日の勤務や夕方からの出勤もあり、朝6時から深夜24時まで、365日の運行を担っている。

233名在籍、事務室は各線の乗務庁舎

指摘、意見なし。

### 3. 11 施設課（計画係、電気設備係、機械設備係）

駅舎の照明やエレベーター、換気、転てつ機等について、日々の保守管理や修繕を行うとともに、老朽化した機器・装置の更新を計画的に行っている。

最近では、エスカレーターやエレベーターの更新工事、東豊線の空調換気給排水設備の改良工事などを行っている。

計画係では、近隣ビルとの接続協議や大型事業の計画整理を担っており、現在はさっぽろ駅のホーム増設について、概略検討や関係部署との調整を行っている。

26名在籍、事務室は本局4階

指摘、意見なし。

### 3. 1 2 工事担当課（土木係、建築係）

軌道や隧道、橋梁、シェルター、駅舎の床・壁・柱、建物の外壁等について、日々の保守管理や修繕を行うとともに、老朽化した設備の更新を計画的に行っている。

最近では高架4駅の耐震補強工事、シェルター更新工事などを行っている。現在、すすきの駅においてラフィラの建替えに合わせて、駅舎の床・壁・柱の美装化を目的としたリフレッシュ工事を実施中。

23名在籍、事務室は本局4階

指摘、意見なし。

### 3. 1 3 車両課（車両係）

既存車両の改造や新型車両の更新などを行っている。

近年の新型車両としては、2015年度（H27）に導入した東豊線9000形、2018年度（H30）に導入した路面電車車両1100形（シリウス）が挙げられる。今後は、南北線の新型車両の更新が控えている。

地下鉄3線と路面電車における設計に起因すること、3検修係の調整および取りまとめを行う。

車両基地耐震改修工事に係る建築係および検修係との調整を行う。

11名在籍、事務室は本局4階

指摘、意見なし。

### 3. 1 4 検修担当課（真駒内検修係、大谷地検修係、二十四軒検修係）

3線の車両基地で、車両の検査や部品交換、修繕などのメンテナンス、車両に搭載している機器・装置（VVVF装置など）の更新を行っている。

南北線は南車両基地、東西線は東車両基地、東豊線は西車両基地。

検査は法令により周期と検査内容が決まっており、4年周期の重要部検査、8年周期の全般検査では、車両の主要部分を取り外し綿密な検査を行っている。

信号扱所では指令所との車両故障対応に係る連絡調整を行うとともに、車両運用（配車計画）や入出庫を管理している。

71名在籍、事務室は各線の車両基地

指摘、意見はないが、下記貯蔵品の受払い管理について記載する。

#### 3. 1 4. 1 貯蔵品の受払い管理について

##### （1）概要

平成22年度の包括外部監査においてタイヤ、車両備品等の貯蔵品について、貸借対照表に未計上であるとの指摘がなされた。これらの貯蔵品は種類、数量が膨大である

ことから受払等、管理に多くの手間を有する。

しかし、適正な財務諸表作成のためには、計上すべき資産の元となる貯蔵品の受払い管理が重要となることから、これについての現地において確認することとした。

(2) 実施した監査手続き

3つの車両基地（南、東、西）から任意に東車両基地を選択し、貯蔵品の受払管理について用品庫の現地視察をした。また、状況に応じて現地担当者に質問等を実施した。

下記写真は東車両基地の用品庫内を撮影したものである。



(3) 監査の結果 適正に管理されている。

東車両基地の用品庫（車両備品、タイヤ保管をしている。）においては、各貯蔵品ごとに受払簿が作成されており、継続的に受払管理がされていた。また、貯蔵品は各棚に整理整頓され（写真参照）、資産の実在性、正確性に問題はないと判断した。

また、用品庫においては配置図が入り口に置かれており、資産の網羅性においても問題ないと判断した。

よって、貯蔵品の受払管理は適正であると言える。

### 3. 15 電気課（電力係、信号通信係、自動改札係）

変電所の受変電装置や信号システム、列車無線装置、改札機・券売機などについて日々の保守管理や修繕を行うとともに、老朽化した装置やシステム等の更新を計画的に行っている。

最近、東西線受変電設備や東豊線信号保安装置、改札機等の更新工事を行っている。

電力係のうち10名は設備指令員を兼務しており、設備指令担当係長とともに指令所で24時間365日電力および設備監視を行っている。

47名在籍（本局職員38名、指令所9名）、事務室は本局4階

#### 3. 15. 1 東豊線さっぽろ駅ほか券売機・精算機の過収受の恒久対策の完了についての伺いの起案について

##### （1）概要

令和4年4月11日、東豊線さっぽろ駅の定期点検で保守業者が、券売機内において硬貨投入口と硬貨処理ユニットの隙間に硬貨がこぼれているのを発見した。これを経緯として札幌市営地下鉄駅に設置している自動券売機・精算機の計354台のうち券売機7台・精算機1台で、市営地下鉄利用者が投入した硬貨の一部が投入金額として計数されず、過収受が判明した。過収受の総額は8駅の合計で1461円であった。

原因は新500円貨幣対応改修を行った券売機・精算機の計81台のうち券売機7台・精算機1台で、改修時の不良が原因で、駅の日常業務において硬貨ユニットの引き出し動作を行っているうちに、硬貨投入口と内部で硬貨の計数を行う硬貨処理ユニットの隙間が広がり、硬貨が本体内部にこぼれた。なお、4月15日までに新500円貨幣対応改修を行った81台全台について、点検およびこぼれ防止の緊急対策を完了している。

お客様への対応としては、過収受の対象の方には返金の対応を行うため、心当たりのある方に連絡を頂くよう、駅構内にお知らせを掲出するほかホームページにおいて周知している。

また、再発防止策として、今後は機器内部に硬貨がこぼれることが無いよう、硬貨投入口と硬貨処理ユニットへの恒久対策を実施することとしている。

また、北海道運輸局へ一連の過収受について報告をしている。一連の北海道運輸局への報告への伺い等については、起案は局決裁としている。他方で過収受の恒久対策の完了についての伺いの起案について、部決裁としている。

なお、一連の対応については交通局は一つの簿冊として作成・管理している。

##### （2）実施した監査手続き

一連の対応をまとめた簿冊の閲覧、当時の状況について質問を実施した。また、当時の新聞報道等を再度、確認し重要な問題になったことを再確認した。

##### （3）監査の結果

###### 【意見】

「これまでも北海道運輸局への報告書等の提出については技術担当部長決裁としていたことから、今回も同様に報告書提出について技術担当部長決裁を受けておりました。」との回答を交通局より受けた。

しかし、当該事案は券発売機の硬貨こぼれについての最終的な報告となるが、過収受問題は、金額的には僅少であっても、マスコミ対応、北海道運輸局への対応、お客様への返金対応が必要となる重要事案であると考え。また、利用者との基本的な信頼関係に影響もする。よって、伺い等の起案のみならず、報告についても部決裁ではなく、局決裁とするべきであると考え。最終的な報告が完了するまで、重要な問題意識を持つことが重要であると考え意見を付した。

### 3. 16 交通事業振興公社（総務企画部、営業部、駅管理部、路面電車部）

交通局が出資するいわゆる「三セク＝出資団体」。

駅員業務や定期券発売業務、忘れ物センター業務を交通局から受託し、業務を行っている。基本的に駅員は、交通局の職員ではなく（財）振興公社の職員。

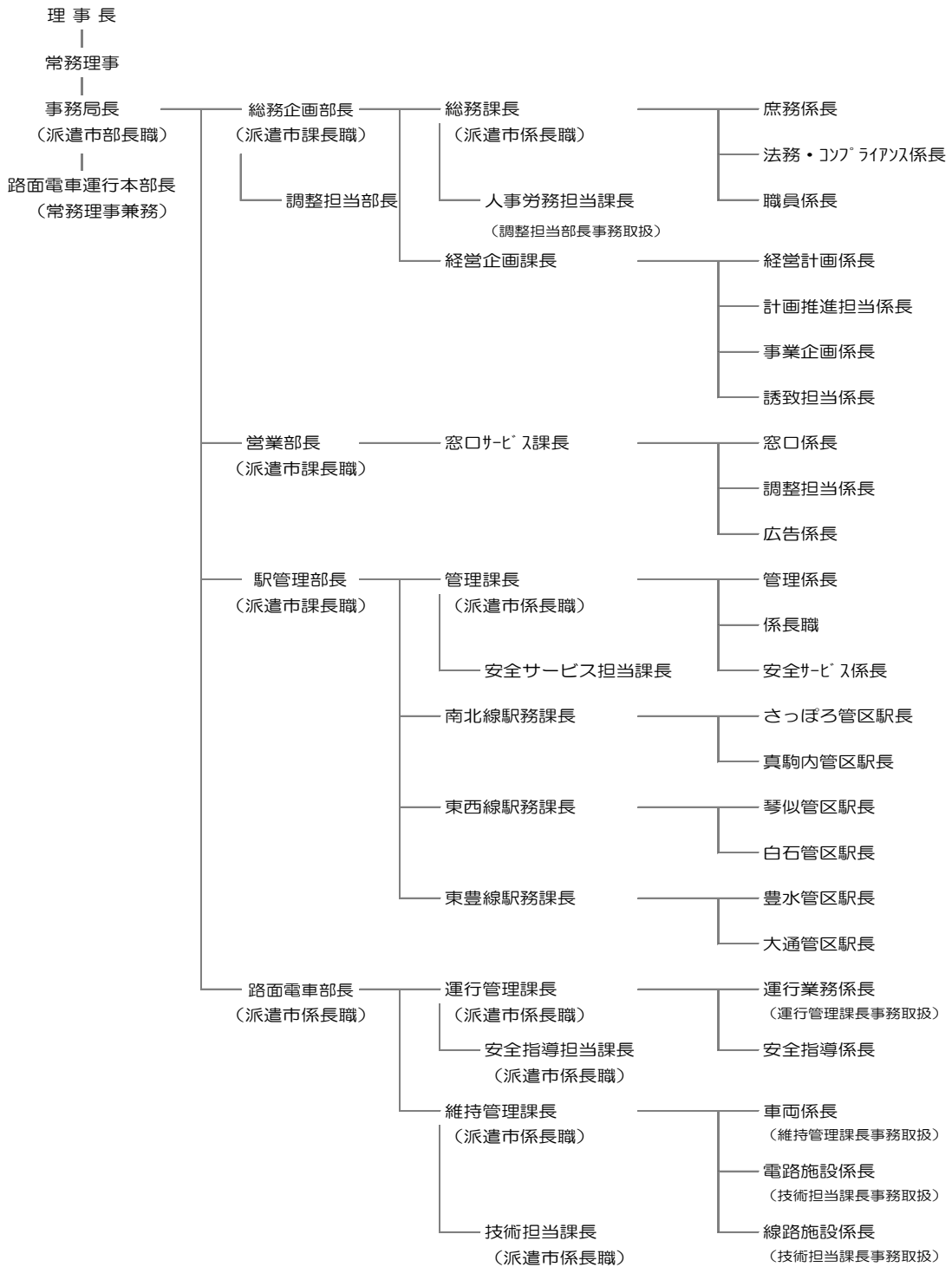
路面電車事業の上下分離に伴い、2020年（R2）4月から、路面電車の運行業務も担っている。ちなみに、施設・車両の保有整備は、交通局が担っている。

約740名在籍

下記、（財）振興公社作成の機構図と職員構成を記載する。

機構図

(令和5年4月1日現在)



|  | 総務企画部 |   |       |   | 営業部         |    | 駅管<br>理部 |   |        |    |        |   | 路面電車部  |    |       |   | 合<br>計 |   |   |       |     |
|--|-------|---|-------|---|-------------|----|----------|---|--------|----|--------|---|--------|----|-------|---|--------|---|---|-------|-----|
|  | 総務課   |   | 経営企画課 |   | 窓口サービス<br>課 |    | 管理課      |   | 南北線駅務課 |    | 東西線駅務課 |   | 東豊線駅務課 |    | 運行管理課 |   |        |   |   | 維持管理課 |     |
|  | 男     | 女 | 男     | 女 | 男           | 女  | 男        | 女 | 男      | 女  | 男      | 女 | 男      | 女  | 男     | 女 | 男      | 女 | 男 | 女     | 計   |
| 事務局長   | 1     |   |       |   |             |    |          |   |        |    |        |   |        |    |       |   |        |   |   | 1     | 1   |
| 路面電車運行本部長  |       |   |       |   |             |    |          |   |        |    |        |   |        |    |       |   |        |   |   |       |     |
| 部長   | 2     |   |       |   | 1           |    | 1        |   |        |    |        |   |        |    | 1     |   |        |   |   | 5     | 5   |
| 課長   |       | 1 | 1     |   | 1           |    | 2        |   | 1      |    | 1      |   | 1      |    | 2     |   | 2      |   |   | 11    | 12  |
| 係長   | 3     |   | 4     |   | 2           | 1  | 3        |   | 2      |    | 2      |   | 2      |    | 1     |   |        |   |   | 19    | 20  |
| 主任（助役）   |       |   |       |   |             |    |          |   | 23     |    | 20     |   | 24     |    |       |   |        |   |   | 67    | 67  |
| 主任（庶務、経理、職員、誘致計画、窓口、所長、調整、広告、路面広告、指導、事務、研修、法務・コンプライアンス、運行管理、安全指導、線路） | 5     |   | 3     | 2 | 4           | 11 | 7        | 1 | 4      |    | 4      |   | 5      |    | 13    | 1 | 10     |   |   | 55    | 70  |
| 駅員   |       |   |       |   |             |    | 14       | 6 | 124    | 11 | 111    | 5 | 120    | 12 |       |   |        |   |   | 369   | 403 |
| 窓口係員   |       |   |       |   | 2           | 42 |          |   |        |    |        |   |        |    |       |   |        |   |   | 2     | 44  |
| 事務員  | 1     | 7 | 2     | 3 | 4           | 8  | 1        | 1 |        |    |        |   |        |    |       | 4 |        |   |   | 8     | 31  |
| 管理係員   |       |   |       |   |             |    | 3        |   |        |    |        |   |        |    | 3     |   |        |   |   | 6     | 6   |
| 運転手  |       |   |       |   |             |    |          |   |        |    |        |   |        |    | 66    | 4 |        |   |   | 66    | 70  |
| 技術係員   |       |   |       |   |             |    |          |   |        |    |        |   |        |    |       |   | 7      |   |   | 7     | 7   |
| 課合計  | 12    | 8 | 10    | 5 | 14          | 62 | 31       | 8 | 154    | 11 | 138    | 5 | 152    | 12 | 86    | 9 | 19     |   |   | 616   | 736 |
| 部合計  | 35    |   |       |   | 76          |    | 511      |   |        |    |        |   | 114    |    |       |   | 736    |   |   |       |     |

### 3. 16. 1 苦情処理について

#### (1) 概要

路面電車についてのお客様の声については、軌道運送事業開始時より（財）振興公社HPのトップページから問い合わせフォームを通じてお寄せいただけるようにしている。しかし、現在、苦情処理についての苦情処理票とこれを入れる苦情処理箱は設置されていない。HPだけの対応では利用者全体の意見を漏らす可能性がある。

#### (2) 実施した監査手続き

路面電車での現地確認、HPの確認、並びに苦情処理についての対応について（財）振興公社にヒアリングを実施した。

#### (3) 監査の結果

##### 【意見】

高速電車においては各駅に苦情処理票と苦情処理票を入れる箱が設置されている。路面電車の苦情処理についても、苦情処理票を入れる箱を車両内、各停留所に設置すべきではないかと考える。確かに、これを設置するためのスペース等を確保することは安全面等から困難とも考えられるが、HPだけからの苦情処理だけでは高齢者等の具体的な意見を受けることが出来ない。また、苦情処理の対応から損害賠償に発展するような事故等を事前に防ぐ可能性も発生する。苦情処理の中には単なるクレームと思われるものもあると予想されるが、積極的な意見をもらう機会を増やすべきであると考え、意見を付した。