

平成28年度第1回
札幌市営企業調査審議会総会

会 議 録

日 時：平成28年4月20日（水）午後3時開会
場 所：ホテル札幌ガーデンパレス2階 丹頂

1. 開 会

○松井会長 それでは、ご案内の時間になりましたので、始めさせていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、当審議会の会長の松井でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、委員27名のうち、17名の委員の方にご出席をいただいておりますので、ただいまから札幌市営企業調査審議会総会を開催させていただきます。

なお、本審議会は、既にご承知いただいていると思いますが、原則として一般に公開されるとともに、会議録についてもホームページなどで公開することとしておりますので、ご了解いただきたいと思います。

それでは、お手元の次第により、進めさせていただきます。

2. 市長挨拶

○松井会長 初めに、市長からご挨拶いただきたいと思います。

よろしくお願いたします。

○秋元市長 札幌市長の秋元克広でございます。

本日は、お忙しい中、札幌市営企業調査審議会総会にご出席をいただきましたことを改めて御礼申し上げます。ありがとうございます。

委員の皆様方には、日ごろからさまざまな場面で札幌市政にお力添えをいただいておりますことに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

本審議会では、市民の暮らしに直接関係してございます交通、水道、下水道、病院といった各市営企業の経営のあり方や事業の内容につきましてさまざまなご審議をいただいているところでございます。このたびの審議会では、交通事業についてご審議をお願いいたしたく、諮問をさせていただいております。とりわけ、厳しい経営状況に置かれております路面電車事業についてご審議をいただきたいと思いますと考えているところでございます。

本市の路面電車事業は、昭和2年に開業いたしまして、その後の市域の拡大に伴いまして、市民の重要な足として役割を果たしてまいりました。そして、昭和46年に今の地下鉄にその役割を引き継いできたところであり、大きく札幌市政に貢献してきたわけでありまして、年々、乗車人員の減少のため、大変厳しい経営状況にございまして、存続あるいは廃止も含めた議論を行ってまいりました。さまざまな市民の議論を経まして、平成17年に路面電車を存続させていく、そして、とりわけ都心のまちづくりのために期待されるとして、路面電車の活用計画を平成24年に策定し、今日に至っているところでございます。

また、昨年12月には、すすきのから南1条まで、路面電車の線路がつながっていなかった部分をループ化いたしまして、今、環状線として市電の事業運営を行っているところ

ろでございます。

今、札幌市では人口がまだ増加してございますが、人口の伸びもおさまってきていると
いますか、むしろ、今後は人口が減少していく時代に入っていくことも想定されてお
ります。特に、15歳から64歳までの生産年齢人口の減少が現時点でも大きくなっている
ところであり、人口減少時代をやがて迎えるところでもありますけれども、環境や人に優し
い路面電車の役割がこれからも重要になってくるものと認識をしております、この財産
を未来にしっかりとつないでいかなければいけない状況にあらうと考えてござい
ます。

しかしながら、路面電車事業は依然として厳しい経営状況にございまして、今後とも、
サービスを維持し、さらなる利便性向上を図っていくためには、安定した経営基盤の確立
が不可欠でございます。とりわけ、乗車料収入というものは事業収入の根幹でありますこ
とから、運賃水準の見直しなどによる適正な利用者負担のあり方についてご審議をいた
だきたいと考えております。

皆様方には、大変お忙しい中、お集まりいただきましたことに改めて感謝申し上げます
とともに、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂戴できますよう、よろしくお願
い申し上げたいと思います。

私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○松井会長 ありがとうございます。

3. 委員及び理事者紹介

○松井会長 続きまして、委員及び理事者紹介を事務局からお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○野崎総務局長 当審議会の事務局を担当してございます総務局長の野崎でございます。

よろしくお願いいいたします。

委員のご紹介につきましては、前回の総会から交代された方のみをご紹介をさせてい
たきます。

連合北海道札幌地区連合会の平野博宣委員が退任をされまして、後任の委員として、連
合北海道札幌地区連合会事務局長の吉田賢一様に加わっていただいております。

○吉田委員 連合札幌の吉田と言います。どうぞよろしくお願いいたします。

○野崎総務局長 市の関係理事者につきましては、人事異動により前回の総会から入れか
わっておりますので、かわった者について、私から順にご紹介をさせていただきます。

まず、吉岡副市長でございます。

続きまして、交通事業管理者の相原でございます。

続きまして、水道局総務部長の中川でございます。

続きまして、病院事業管理者の関でございます。

同じく、病院局の経営管理室長の渡邊でございます。

下水道河川局長の高松でございます。

関係理事者は、以上でございます。

○松井会長 ありがとうございます。

4. 議 事

○松井会長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

初めに、諮問書の朗読をしていただきたいと思います。

よろしくをお願いします。

○野崎総務局長 それでは、私から市長の諮問書を朗読させていただきます。

資料1をごらんください。

諮問書。

平成28年4月20日。

札幌市営企業調査審議会会長松井佳彦様。

札幌市長秋元克広。

路面電車事業の経営基盤の安定化に向けた適正な利用者負担について。

諮問。

本市交通事業は、人口増加と市街地の拡大などによる輸送需要の増加に対応するため、都市交通網の拡充が図られるなか、公共交通の中心的な役割を果たし、まちづくりを支えてきました。

しかし、少子高齢化による生産年齢人口の減少などから、本市の財政状況は将来的に厳しさを増すことが予想され、市営交通を含む公共交通ネットワークをいかに効率的かつ安定的に維持していくかが大きな課題となりました。

このため、路面電車事業については、将来の市民負担を明確にしたうえで、「存廃」を含めたあり方の検討を行うとの方向性を定め、様々な市民議論などを経て、平成17年に札幌市として存続させることを決定しました。

その後、平成24年には、まちづくりへの活用のあり方や経営の健全化に向けた考え方などを取りまとめた「路面電車活用計画」を、平成26年には、この計画の基本的方向性に沿った「札幌市交通事業経営計画」を策定し、経営の効率化や利用者負担のあり方を見直すことで収支不足を解消し、健全な経営の確立を図ることとしております。

つきましては、今後も見込まれる収支不足を解消し、経営基盤の安定化を図るとともに、これからも路面電車が「市民の足」を守り、「ゆたかなくらし」と「まちの発展」を支える重要な役割を果たしていくため、運賃水準の見直しなどによる適正な利用者負担について、貴審議会の意見を賜りたく諮問させていただきます。

以上でございます。

○松井会長 ありがとうございます。

ただいま朗読いただきました諮問書につきまして何かご質問はございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○松井会長 それでは、諮問内容につきまして、交通局から補足の説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○相原交通事業管理者 交通事業管理者の相原でございます。

先ほどの諮問書にございましたとおり、このたびの諮問につきましては、今後、路面電車事業が経営基盤の安定化を図るために必要となります運賃水準の見直しによる適正な利用者負担についてお諮りをするものでございますが、私から、本諮問内容の補足説明として、札幌市路面電車事業の概要につきましてご説明をさせていただきます。

お手元に配付されております札幌市路面電車事業の概要をごらんいただきたいと思います。

1枚おめくりいただきまして、1ページのこれまでの経緯でございます。

これは、路面電車の存廃議論から存続を決定し、まちづくりへの活用や経営の効率化、利用者の負担のあり方を見直すこととしたことに至る経緯を整理したものでございます。

まず、存廃議論に至るまでの背景についてでございます。

札幌市の路面電車は、市域の拡大や人口の増加を支え、市民の足として札幌の発展に大きく貢献してまいりましたが、昭和46年度以降、地下鉄の開業に伴う事業規模の縮小や沿線の通勤・通学先施設の移転、少子高齢化による生産年齢人口の減少などにより、乗車人員は減少傾向で推移をしてまいりました。

その後も、乗客の減少傾向が続き、収支の好転が見込まれず、企業経営的には、危機的な状況に陥ることが予想され、市営交通を含む公共交通ネットワークをいかに効率的、かつ、安定的に維持していくかが課題となりました。

これらの課題を踏まえまして、平成13年に関係部局によります交通事業経営改革会議を設置し、路面電車の存廃を含めた議論が進められました。その後、平成17年2月、市民アンケートの実施やフォーラムなど、さまざまな市民議論を経まして、市民の意向や路面電車が持つ人や環境に優しい特性、都心のまちづくりへの寄与の可能性などを踏まえ、札幌市として路面電車の存続を決定しました。

それ以降は、具体的な存続方策について検討を進め、平成22年3月に策定いたしました札幌市路面電車活用方針におきましては、路面電車事業の経営基盤の強化やまちづくりへの活用を図るために路線を延伸すべきとの方針を定めました。平成24年4月には、札幌市路面電車活用計画（ループ化編）を策定し、路線のループ化や新型低床車両の導入、既設線の機能向上など、活用についての具体的な取り組みをまとめる一方、経営健全化への考え方を整理し、経営の効率化や適正な運賃水準など、利用者負担のあり方を見直すことで収支不足を解消するなど、健全な経営を確立することとしております。

具体的には、新たな設備投資については、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し、その一方で、運行や維持管理の費用につきましては乗車料

金等で負担することとしているところがございます。

その後、札幌市路面電車活用計画（ループ化編）の取り組みを実施するため、札幌市軌道運送高度化実施計画を策定し、札幌市議会による決議を経まして、平成25年4月に国土交通大臣の認定を受けたところであります。

一番下にありますが、平成26年6月に策定いたしました札幌市交通事業経営計画は、路面電車事業を含めた現在の市営交通事業全体の経営計画であり、この経営計画に基づき、現在、さまざまな事業を進めているところでございます。

次に、2ページの運賃をごらんいただきたいと思います。

左側には現行の路面電車の運賃を、右側には過去の運賃改定の概要を記載しております。まず、左側の路面電車の運賃についてです。

普通運賃は、均一性であり、大人170円、子ども90円で、地下鉄1区との乗り継ぎ運賃は、大人290円、子ども150円であります。その下の特殊運賃とは、障がいがある方などの運賃で、普通運賃の約半額となっております。さらに、その下の貸し切り運賃は、普通車と低床車では定員が異なるため、異なる運賃となっております。その下のどサンコパスは、土曜日、日曜日、祝日及び年末年始にご利用いただけます1日乗車券で、大人1名と子ども1名が1日乗り放題で310円と、お得な乗車券となっております。

次に、右側の過去の運賃改定概要についてです。

右上のグラフは、これまでの普通運賃の推移を示しております。

ごらんとおり、平成4年度から24年間、170円に据え置いております。

右下の表を見ていただきますと、定期券を含めた改定状況を示しておりますが、一番右の平成26年10月は、消費税増税によるもので、定期運賃は改定しておりますが、普通運賃は据え置いているところです。

次に、おめくりいただきまして、3ページの予算の概要でございます。

左側の表では、平成27年度予算と平成28年度予算を比較しており、右側のグラフは平成28年度予算の収支の内訳をあらわしております。左側の表の網かけ部分ですが、中ほどの収益的収支は、当該年度の経営成績をあらわしており、その下の資金的収支差し引きは設備投資とその財源を、そして、一番下の累積資金過不足額は年度末の資金の状況をあらわしております。また、表の頭は、左から右に、27年度予算、28年度予算、差し引きとなっております。

なお、金額は、消費税込みの数字であります。

それでは、収益的収支からご説明をさせていただきます。

左側の表の中ほどの網かけ部分の収益的収支の欄にありますとおり、27年度予算が2億2,500万円の赤字に対し、28年度予算は2億9,000万円の赤字となっており、6,500万円の悪化を見込んでおります。

主な悪化の要因といたしましては、営業支出において、退職給付費や施設の老朽化による修繕費、ループ化による維持管理費などが増加したことによるものであります。

収益的収支の内訳につきましては、資料の右側の上段にあります収益的収支のグラフをごらんください。

主なものとしては、収入では乗車料が11億9,800万円、支出では人件費が8億2,800万円、経費が5億9,400万円となっており、収益的収支は2億9,000万円の赤字となっております。

次に、資本的収支につきましては、左側の表の収益的収支の下の網かけ部分の資本的収支差し引きの欄にありますとおり、27年度予算が1億7,300万円の不足に対し、28年度予算は1億9,100万円の不足となっており、1,800万円の悪化を見込んでおります。

資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にあります資本的収支のグラフをごらんください。

資本的収支差し引きは、設備投資のための支出である建設改良費の財源を企業債や負担金により賄っておりますが、過去に借り入れをした企業債の元金償還のために1億9,100万円の不足を見込んでいるものであります。

最後に、資金の状況についてでございます。

左側の表に戻りまして、ただいまご説明申し上げました収益的収支と資本的収支差し引きに当年度分損益勘定留保資金等を合算し、当年度資金過不足額を算出いたしますと、27年度予算が3億2,300万円の不足に対しまして、28年度予算は2億7,300万円の不足となっております。これに過年度分資金過不足額を合算した結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は、27年度予算が4億4,200万円に対し、28年度予算は1億6,900万円となっており、2億7,300万円の悪化を見込んでおります。

次に、4ページの業務量をごらんください。

在籍車両数は、27年度と変化はございませんが、走行キロは、ループ化開業に伴い、27年度予算から1万3,000キロメートル増加し、28年度予算では85万2,000キロメートルと見込んでおります。

次に、表の下に輸送人員を記載しておりますが、このうちの一日平均をごらんください。

27年度当初予算では2万2,831人としておりましたが、27年度決算見込み、これは2月末でございますが、184人減の2万2,647人を見込んでおります。

平成27年度は、春先の雪解けが例年よりも早く、自転車などへの切りかえが早まったと考えられることや、ループ化工事に伴い、西4丁目及びすすきの停留所を仮設の停留所へ一旦移設し、工事が本格化した7月以降、乗車人員が減少したことにより、当初予算で見込んだ乗車人員よりも少なく推移しておりました。

その後、当初、ループ化開業で増加すると見込んでいた人員増を上回る増加があったものの、年間ベースでは予算に達しないものと見込んでおります。28年度予算は、予算編成の日程上、ループ化開業前の決算見込みに基づきまして、ループ化開業による乗車人員

の一定の増加を見込んで編成したものであり、27年度決算見込からは1.1%増の2万2,907人を見込んでいるところであります。

次に、5ページの主要事業でございます。

28年度の建設改良事業の総額は、表の左側でございますとおり、27年度予算から5億200万円増の7億5,200万円を計上しております。

事業の主な内容につきましては、表の右側に記載しております。

まず、安全の確保といたしまして、昭和30年代に導入した200形車両2両について車体、艤装の改修を行い、車両の延命化を図ります。快適なお客様サービスの提供といたしましては、街路拡幅事業に伴い、車体の揺れを抑えるためのレールの改修などの既設線の再整備を行います。また、まちづくりへの貢献といたしましては、資生館小学校前停留所のバリアフリー化改修工事などを行います。

次に、6ページの過去5年間の傾向をごらんください。

このページでは、経営指標の主要な項目をグラフ化して記載しております。

左上の表の折れ線グラフは、1日の平均乗車人員をあらわしており、先ほどご説明申し上げたとおり、今年度は厳しい状況にあります。傾向といたしましては上向き基調でございます。棒グラフの乗車料収入も乗車人員の伸びに伴い増加しております。

なお、26年度に乗車料収入が落ち込んでおりますのは、ウィズユーカードの販売終了に伴い、過年度販売分のウィズユーカードが利用されたことによるものであります。

次に、右上の棒グラフにありますとおり、経常収支は27年度から大幅に悪化し、累積欠損金も増加しておりますが、これは施設の老朽化対応経費やループ化に伴う維持管理費などが増加したことや電気料金の増嵩などによるものであります。

また、左下の表の企業債についてであります。折れ線グラフにございますとおり、企業債残高は増加傾向にあります。

最後に、右下の資金の状況ですが、26年度までは増加しているものの、27年度からは経常収支の悪化などに伴い、減少となっているところでございます。

次に、7ページの輸送人員の推移をごらんください。

このグラフにつきましては、昭和46年に地下鉄が開業して以降、競合する路面電車の路線廃止が進み、ループ化前の営業キロでありました約8.5キロメートルとなりました。昭和50年からの輸送人員をあらわしております。

昭和51年には、東西線の琴似駅から白石駅間が開業しており、昭和55年までに大きく減少しておりますが、その後も減少傾向が続き、平成22年には約2万人にまで減少しました。その後、若干の回復傾向が見られ、平成28年度予算では、先ほどもご説明いたしました2万2,900人余りを見込む状況となっております。

以上で、諮問内容の補足として、札幌市路面電車事業の概要の説明を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

よろしくお願ひ申し上げます。

○松井会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明にご質問があればお願ひします。

○森田委員 市民委員の森田です。よろしくお願ひします。

私は、桑園地区に住んでいて、市電をしょっちゅう利用させていただいております。

今、ループ化され、乗車数はふえているということで、これから車両の延命をなさるといふことですね。しかし、今は、低床車両は少なく、床が高い車両が多いですよ。あと9年たつと、私もそうですが、団塊の世代の全員が75歳になってしまうのです。

今は運賃の話でして、今まで、24年間上げていなかったということにはご努力もあつたと思ひますけれども、私自身、市民として、改定はやむを得ないと思ひます。

結論から申し上げますと、やはり市民サービスですから、もちろん、収支をよくするご努力は当然していただかなければならないのですけれども、先ほど市長もおっしゃっていましたとおり、これからは全体的に人口減少が進みます。ただ、札幌市では急激には減らないと思ひますけれども、高齢化は完全に進みます。そこで、この10年間というのは大変大事だと思ひます。車両を変更するためにはお金がかかりますけれども、しっかりと予算を計画なさって、削るところは削り、抑えるところは抑えて、このスパンの中で、市民の皆さんの足として路面電車がもっと愛されるようにしていただきたいと思ひます。

そういう意味では、この9年間は大変大事だと思ひるので、基本的小お考えがありましたら、管理者からお願ひしたいと思ひます。いろいろと話題はあるのですけれども、これからのいろいろな方向性を示していただければと思ひます。

○松井会長 お願ひします。

○相原交通事業管理者 お答えをしたいと思ひます。

先ほど説明もさせていただきましたけれども、路面電車の存廃論議があり、路面電車の存続を決め、活用計画をつくり、ループ化を実現した過程において、やるべきことが幾つか明らかになっております。

一つは、高齢者向け、あるいは、利便性に鑑みて、しっかりとしたレベルアップです。

ハード的に申し上げますと、ループ化とともに、停留所のバリアフリー化、あるいは、今ご紹介がありましたように、ステップが高くなっている電車を低床車両にかえていくことが含まれております。

こういったハード系の整備とともに、今回諮問をさせていただきましたとおり、運賃水準の見直し、適正なあり方、経営体制という三つの大きな課題がございます。一つ一つ全てがリンクしているわけですがけれども、着実に実現していくこととなります。

低床車両につきましては、ポラリスという名前です、3編成が既に走っておりますけれども、今後、低床車両の導入につきましては、メーカーともいろいろとお話をしながら、計画的に進めていきたいと思ひます。

○森田委員 ループ化されてからある期間、警備員がずっと立っていたのですけれども、

今は立っていらっしゃらないですよ。

要するに、安全・安心について、ただ警備員を置くのでなければ、いろいろとお考えがあるのかと思いますので、その点を聞かせてください。

○相原交通事業管理者 昨年12月20日に都心線が開業いたしました。その際、サイドリザベーション方式という舗道部分から直接乗れる方式ということで、過去にはない事例となっております。その意味では、運転手の習熟が大事ですけれども、市民の皆さんにもその状況になれていただくことが大事でした。

したがって、安全には万全を期するという観点から、警備員を配置いたしました。これにつきましては、様子を見ながら計画的に減らしていくという考えでありましたが、一番大事な安全ということをどこまで担保できるかという観点から、警備員の配置期間を延長しております。

その結果といたしまして、開業1カ月経過後の1月21日から昨年度末までにつきましては、日中には2名、夕方のラッシュから終電までの時間帯には4名の警備員配置を行ってまいりました。また、雪まつり期間におきましては、狸小路のところに2名を増員いたしました。さらに、今の予定としては、4月から6月末までは、夜間の人出の多いすすきの交差点には、15時30分から23時30分の時間帯で2名の警備員を配置しようとしております。

いずれにしても、状況を見きわめながら、安全第一に適切に対応していこうと考えております。

○松井会長 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

○斉田委員 斉田でございます。

一つ質問をさせていただきます。

諮問書の内容は、要は、路面電車事業の経営基盤の安定化に向けた乗車賃の値上げということなのかなとは思っています。しかし、先ほどのご説明を伺っていると、利用者の増加は、漸増と申しますか、少しずつふえているというようなお話だったと思うのですが、施設の老朽化による維持管理費や修繕費もふえていくことによる乗車賃の値上げということなのだろうと思います。こういう問題を考えるとき、乗車賃を値上げしたことにより、施設の老朽化という負の方向の問題と利用者が漸増しているというプラスの方向の問題とのバランスがとれるのかということなのです。

つまり、利用者は漸増しているけれども、施設の老朽化のほうが早く、乗車賃の値上げをしても追いつかないということであれば、何回でも値上げをしていかなければならなくなるのかなと思うのです。

そこで、お聞きしたかったのは、1点は、路面電車の利用者が漸増しているということに関して、どういう人が利用したことによってふえたのか、つまり、高齢者が利用することによってふえたのであれば、高齢者の人口はどこかで減少し出すわけですから、頭打ち

になってくるのだらうと思うのです。そうではなくて、若者が都心に回帰してきて、電車の利用がふえたということなのではないでしょうか。こうした路面電車の利用増の理由、また、利用者は誰なのかをお聞きしたいと思います。

それから、先ほど来ご説明のあった施設の老朽化による維持管理費や修繕費の増加に関して、どこかで歯止めがかかるのかということです。今回、乗車賃を値上げして、それを施設の改善に振り向けることによって、維持管理費の増加に歯止めがかかって、維持管理費の増加のペースが変わってくるのでしょうか。

この2点をお聞きしたいと思います。

○菱谷事業管理部長 事業管理部長の菱谷でございます。

座ってご説明させていただきます。

まず、1点目のふえている原因についてです。

路面電車事業につきましては、平成22年を底にしまして、少しずつですけれども、回復傾向にあります。この理由は主に2点があるかなというふうに思っております。

まず、1点目は、就労環境が少しずつ改善していることに伴い、通勤客などの足になっているということです。そして、2点目は、マンションを初め、沿線に住宅がかなりふえていることもございまして、地域住民の方の足になっているということもあろうかと推測しているところでございます。

次に、2点目の老朽化に関してです。

施設や路面、電線、設備、車両などがございまして、それにつきましては、計画的に修繕をしているところでございまして、まさしく先ほどご説明いたしました経営計画などによりまして、必要な営繕並びに維持管理について、予算の範囲内でやっております。

○松井会長 斉田委員、よろしゅうございますか。

○斉田委員 わかりました。

○松井会長 ほかにございますでしょうか。

○高田委員 市民委員の高田と申します。

まだ諮問されたばかりで、内容についてはこれからということでもございましょうけれども、きょうは全体会議ということですので、概括的なことを教えていただきたいと思えます。

運賃の引き上げは大体どれくらいのスパンで見込むのでしょうか。そして、執行側として、金額ではなく、割合で結構ですので、どれくらいパーセンテージを上げれば、経営の安定化が図れるというふうに思われているのでしょうか。

もしわかっている部分があれば、教えていただきたいと思えます。

○菱谷事業管理部長 事業管理部長の菱谷からお答えさせていただきます。

路面電車の運賃改定につきましては、先ほどの経過でも出てまいりましたが、平成24年4月に策定した札幌市路面電車活用計画の中で、経営の健全化に向けて、今後の収支見通しやほかの交通機関との運賃水準を踏まえまして、15%程度の見直しを検討する必要

があるとうたっているところがございます。

それに沿いまして、経過のところに記載させていただいております交通事業経営計画におきまして、具体的には30円の改定を想定し、シミュレーションをしております。

次に、時期につきましては、当初、計画では、27年度の改定を見込んでいたのですが、ループ化後の開業の開始時期の見直しなどによりまして、ご存じのように、まだ改定ができていないところがございますが、できるだけ早期に、最短ですと平成29年4月の実施を念頭に置いて計画を進めているところがございます。

よろしく願いいたします。

○高田委員 ありがとうございます。

もう1点教えてほしいのですが、前回の料金改定では、8%の消費税分を取っていないということでしたね。今回、この取り扱いについてどのようにお考えでしょうか。

○菱谷事業管理部長 消費税分につきましては、先ほどご説明しましたように、前回の改定の際には、普通運賃には反映をさせず、定期料金のみ反映をさせましたが、8%の消費税分は170円の中に含まれているというような理解になります。

運賃改定額の算定につきましては、今、消費税の引き上げに係る国のいろいろな状況もございますので、その辺を見きわめながら適切に判断してまいりたいと考えております。

○松井会長 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

加藤委員、どうぞ。

○加藤委員 商工会議所から出させていただいています加藤と申します。

車両数は、現在、33両とこの表に書いていますが、そのうち3両はポラリスですね。これらを全てポラリスにしようとする、33両が本当に必要なのでしょうか。

この間、何かの週刊誌を見ていると、断られたというような話もありますので、3億円近くする車両が本当に33両も必要なのかについてお話をお聞かせ願いたいと思います。

ただ、24年間も運賃を守りながらやっていくというのは実際には至難のわざだと思えます。また、前の電車の担当者でしょうか、将来は民営化も含めた市電のあり方も考えたいという話をされた人もおられましたので、そういうことも含めて、札幌市がやっている電車事業について、民営化を初め、何とか収支を合わせるようにしたいという思いがあるのかないのかも含め、お聞かせ願いたいと思います。

1点目は、高い電車を買うとすれば最低で何両ぐらいが必要なのか、2点目は、昔に聞いたような記憶があるのですが、今後、民営化が考えられるのかどうかの検討をされているかどうかをお聞きしたいと思います。

○相原交通事業管理者 お答えいたします。

まず、車両についてであります。現在の33両が適切なのかというふうにお伺いしました、実は、ポラリスを入れる条件として、運行ダイヤを現行どおりとするとしており、これはループ化後もそのようになっております。今、ループ化になっておりますが、昔の運

行間隔である6分から7分という時間を守っています。しかし、お客さんがふえていきますと、乗り残しが出てきます。そこで、それを防ぐために、車両数をふやして、いろいろと工夫をしながら運行ダイヤを見直すことが必要になりまして、33両という数字はそういう観点で出てきたものです。

次に、ポラリスについてです。

今、週刊誌というお話がありましたけれども、ポラリスの導入計画では、基本的には、33両全てを一気にということではなく、順番に、計画的にやっていきます。それは、古い車体の更新が間に合わないというようなことを含めて、それとの見合いで入れていくということになっております。

仮に、計画どおり、33両について順番にやっていくとしますと、平成56年という数字が出てきます。逆に言うと、短期間に全てを入れるほどの体力はございませんので、延命化も図りながら、徐々に新しい車両に切りかえていくという仕事になってくるということです。

それから、経営形態のお話についてです。

先ほどの森田委員のお話にもお答えしたつもりでありましたけれども、路面電車活用計画の前提として、ループ化も含めて利便性をアップさせていくことに加えて、運賃の適正な水準への見直しをいたします。あわせて、ご質問にありましたように、民営化も含めたいろいろな形への経営形態の移行を前提とした見直しがあります。

そこで、先ほど部長からご答弁をさせていただきましたけれども、経営の効率化のため、例えば料金であれば、およそ15%程度の改定を見込みたいというお話でした。これにあわせ、経営形態の見直しによる効率化でも15%程度の収支の改善を見込みたいと思っています。

したがって、それぞれが完了しなければ路面電車の安定化にはなりませんし、当然、料金改定だけで経営形態を安定化させることはできないというふうに私たちも思っていますので、今、経営形態の見直しの議論を内部で進めているところであります。

○加藤委員 先ほど申し上げたように、24年間、値上げをしないで、消費税分について、定期券の料金は上げたけれども、一般運賃は上げなかったという中、人件費のアップも当然あったでしょう。そして、昭和46年の地下鉄開業以降、お客さんが相当減っている中で経営していくということで、一般の経営者が普通に考えてもあり得ない話だと思っています。

そういう意味では、トータルでバランスのいい車両代替を含めて、運賃を上げる納得感のある理由がしっかりと市民にされれば、イエスという方向に向かうのかなという感じがしています。

いずれにしても、いろいろな選択肢があると思うので、いろいろな議論をしていただきたいというふうに思っています。

よろしくお願いします。

○松井会長 ほかにございませんでしょうか。

それでは、私から1点お伺いさせていただきたいと思います。

先ほど、利用者数、それから沿線住民の増加とかが関係していて、利用者数が微増しているという話だったのですけれども、もう少し詳しい要因解析などをされているのであれば教えていただきたいと思います。

例えば、沿線住民1人当たりの利用率がどのぐらいで推移しているのかがわかってくると、将来の人口推計に伴って、利用者数がどういうふうに変遷していくのかも予想できると思います。また、そういったものは受け身的な解析ですので、例えば、利便性を上げていくと、それがどのように高まっていくだろうかなど、そういう詳しい解析がされていればもう少し教えていただきたいと思いますし、もしなければ、今後は検討していただければありがたいと思います。

○相原交通事業管理者 ありがとうございます。

実際に、お一人お一人のご利用されている方がどこから乗って、どこでおりたかはわからないのが現実であります。そもそも、推計においては、まず、沿線の住民の方々がどのぐらい住んでいらっしゃるのかを調査しました。また、ループ化することによって利便性が上がりますから、どこへ行かれているのかについてアンケートをとりました。これらを担当させ、何段階かに分けて推計をしたというのがどのくらいふえるのかを見込んだときのやり方です。

現在も同じようにやっているかということ、そうしたデータはとれておりませんので、今、どのぐらいの利用実態にあるのかということですが、平均的には1日当たり2,000人ほど伸びているということはわかっておりますが、どこの人がどこでおりているのかわからないものですから、そこら辺の推計ができておりません。

そのため、今年度は、いろいろな利用実態の調査を改めてやる予定でありまして、そのデータについては、今後、わかる範囲でお出しできればと思っております。

○松井会長 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

○足立委員 市民委員の足立です。

今お話を聞いておりますと、どこで乗った方がどこでおりたかというような交通調査がないということなんでしょうか。

○相原交通事業管理者 現在はございません。

要は、一律料金になっていますので……

○菱谷事業管理部長 そういった詳しい分析は、去年のループ化前に、どこの電停で、また、どういうお客様が乗ってらっしゃるかという調査を札幌市として一度やっております、ループ化後のデータを秋にとろうとしておりまして、それを分析し、解析していければなと思っております。

また、この3月にアンケート調査みたいなことはやらせていただいておりますので、そ

のデータについては後の審議の際にお出しさせていただければと思っております。

○足立委員 データがないというのは致命的ではないかなという気がするのです。お話を聞いている限りでは、どこで乗った方がどこでおりたのか、時間帯はどうかというデータが出てきませんと、先ほどもご質問の中で出ておりましたけれども、どういう方たちがどういう目的で利用しているのかという具体的なものが明確になっていないという気がいたします。

今回ループ化されましたが、各駅の利用者はどれくらいあるのかというようなこと、それから、通勤に使われているのか、それとも、その他の用事で使われているのかというようなことがいただいている資料からでは全く見えてこないわけです。そのため、今、市電というものが市の中で果たしている役割とは一体何だろうかという点がどうもわからないという感じがしております。

そういう中、料金を値上げするということですが、これだけの長い間、一定料金でやられているというのは、市民の側から見ても、常識的にどうなのだろうかと思います。努力されているということなのだろうとは思いますが、値上げをしていないのですよと誇れる状態であるのかどうかというと、ちょっと疑問に思うような内容かなと思います。

今後、値上げは別にしても、やはり、利用者数をふやすという点が一番重要なのではないかなという気がしております。値上げをして利用者が減ってしまったら、実際の売り上げが下がるわけで、さらに赤字がふえるという状態にもなりかねません。

そこで、具体的にはどうなのでしょう。利用者数をふやすための努力というのは、具体的に何をしたらいいのか、そして、これからどうしようと考えておられるのか、その辺を少し明確にさせていただく必要があるのではないかというふうに思います。

○菱谷事業管理部長 ご意見をありがとうございます。

私どもの軌道事業の収益改善の中で、今後、乗車人員をふやしていく取り組みは大変重要なものだというふうに思っております。例えば、現在やらせていただいている取り組みといたしましては、先ほどの説明の中に出てきましたように、土・日の利用がどうしても落ち込むものですから、休みの日に割安な価格の1日乗車券のどサンこパスというものを発売させていただいております。また、例えば、山鼻地区と共同で市電フェスティバルを、あるいは、沿線の商店街と協力させていただいた市電沿線お買いものラリー、また、ホテルなどと連携した宿泊者切符など、いろいろなことでPRまたは利用者拡大につながるようなことをやらせていただいております。今後は一層拡充していきたいと思っております。

最近の話で申しますと、ことしの1月の交通部会でもご紹介させていただいたのですが、平成28年4月に、地下鉄、市電の沿線の名所巡りマップといったものをいろいろと工夫しながら出させていただいているところでございます。また、昨年10月に札幌が日本新三大夜景に選定されたこともございますし、そういった取り組みなどとあわせて集客向上を目指していきたいと考えております。

○松井会長 足立委員、よろしゅうございますか。

○足立委員 はい。

○松井会長 ほかにございませんでしょうか。

○福迫委員 配付していただいた資料に関してです。

6 ページの(2)の経常収支と累積欠損金という図についてです。

今回、運賃の値上げも含めて、利用者数の適正な負担について考えるということで、例えば、5年先、10年先までの利用者の増加の取り組みも踏まえた中長期的な収支見通しのデータを示していただく必要があるのかなと思います。

それから、(2)の図と先ほどからにらめっこをしているのですが、こちらには経常収支と書かれていますけれども、理解できないのは、平成25年度、26年度と、経常収支はプラスになっているのだと思うのですが、26年度は大きく累積欠損金がふえているのです。これは、ここに示されている経常収支以外の資本的収支がふえているというような背景があるのでしょうか。

それと関連して、27年度、28年度は、経常収支が大きく赤字を生んだことで、累積欠損金がふえていますね。こうした累積欠損金と経常収支との関係性です。もう一つに、資本的収支というものがあるのであれば、それがどういうふうに関係しているのかです。

資本的収支というのは、老朽化対策などへの支出だと思うのですが、義務的に必ずやらなければいけないもの、あるいは、利用者の増加を目的として実施するものというものに区分して、もう少し詳しい分析をしていただく必要があるのかなというふうに感じました。

○松井会長 お答えはありますか。

○菱谷事業管理部長 前段のご意見についてでございますけれども、おっしゃるとおりでございます。軌道事業につきましては、現在、平成27年度の決算見込みを精査、集計しているところでございまして、改めて収支を推計し、今後は需要の見通しや今後の中長期的な収支状況などを具体的にお示しさせていただいた上でご審議いただこうというふうに思っておりますので、よろしくご理解のほど、いただきたいと思います。

次に、先ほどの予算決算についてです。

○柳沼経営計画課長 経営計画課の柳沼と申します。

よろしくお願いたします。

収支の関係につきましては、私からお答えをさせていただきます。

平成25年度、26年度につきましては、23年度、24年度も近い状況ですけれども、乗車料収入が若干ふえてきています。それと、人件費、経費との兼ね合いで25年度と26年度について経常収支自体は黒字を出しているところでございます。27年度、28年度につきましては、修繕費や電気料、または、退職給付費の関係などで赤字が出ております。

次に、累積欠損金の関係についてです。

25年度から26年度に大きくマイナスの数字が出ているところがございますけれども、

公営企業の会計制度の見直しが26年度から行われておりまして、今まで任意でした退職給付引当金の計上を一括して行わせていただいていることから、26年度に大きく累積欠損金がふえております。

その会計制度の関係で、一部引当金との関係とあわせ、現存しない資産の処分、貸借対照表上の処分をあわせて処理させていただいている関係で、27年度に移行する段階では、累積欠損金に単純に経常収支の赤字額を足した数字と合わないような状況になっております。

○松井会長 よろしゅうございますか。

○福迫委員 はい。

○松井会長 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

それでは、本日の質疑はここまでとさせていただきます。今後の審議の進め方について皆様にお諮りしたいと思います。

本日は多くのご意見やご質問をいただきましたが、私としましては、諮問内容につきましては十分に審議を尽くしてから総会に諮るということで、部会において審議を進めていってはどうかというふうに考えております。

したがって、次回から交通部会で審議することが適当ではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○松井会長 ありがとうございます。

それでは、次回から交通部会で審議することにさせていただきますと思います。

今後の具体的な日程や開催場所につきましては、その都度、交通部会の事務局から関係委員にお知らせいたしたいと思っております。

今後の審議の進め方につきましては、以上でございます。

全体を通じて何かご質問やご意見はございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○松井会長 ないようですので、以上をもちまして、本日の審議を終了させていただきますと思います。

事務局から、何か連絡事項等がございますでしょうか。

○野崎総務局長 特にございません。

○松井会長 ありがとうございます。

5. 閉 会

○松井会長 それでは、本日はこれをもちまして閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

お疲れさまでございました。