

札幌市営企業調査審議会

平成18年度 第1回交通部会

平成18年6月20日(火) 9:30~12:00

交通局本局8階講堂

出席者 委員 14名

小川部会長、石原委員、大滝委員、小林委員、島津委員、
高橋委員、武田委員、渋谷委員、得能委員、内木委員、
西田委員、舟橋委員、星野委員、吉澤委員

交通局側 4名

交通事業管理者、事業管理部長、高速電車部長、技術担当部長

平成18年度第1回交通部会

1 開 会

経営企画課長

定刻になりましたので、市営企業調査審議会、平成18年度第1回交通部会を開催させていただきたいと思います。

本日は、各委員の皆様には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日、上野委員、金野委員、2名の方から欠席される旨のご連絡をいただいているところでございます。

初めに、皆様のお手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思います。

お手元に、資料配布一覧より下に資料がありますけれども、まず、今日の会議の次第、座席表、交通部会の委員名簿、本日の議題の関係資料の目次でございます。その後ろの方に付箋を貼っていると思いますけれども、資料1といたしまして、平成18年度札幌市交通事業の予算概要というもの、資料2-1として、平成17年度の交通局実施プランの期末報告という冊子、資料2-2として、平成18年度の交通局実施プランという冊子、それと参考1といたしまして、札幌市営地下鉄事業10か年経営計画の進捗状況についてというもの、資料3といたしまして、ICカードの導入についてという資料、資料4といたしまして、路面電車活用方策の検討状況について（経過報告）というふうに書いてある資料、それと参考2といたしまして、都心部における路面電車活用の視点というA4横長の資料でございます。

そのほか、議題資料とは異なりますけれども、お手元に参考の資料といたしまして、平成18年度の予算書、軌道と高速電車事業会計ということで2冊、輸送実績レポート2006年3月分という資料、ウィズユ-2006春号という情報誌ですね。それと市電の路線図というものでございますけれども、皆様のお手元でございますでしょうか。

それでは、早速ですけれども、小川部会長、会議の進行をよろしくお願いいたします。

小川部会長

皆さん、おはようございます。

久しぶりの会合でございますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

2 交通事業管理者あいさつ

小川部会長

それでは、18年度の第1回交通部会ということで、会議に先立ちまして、交通事業管理者よりごあいさつをいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

交通事業管理者

皆さん、おはようございます。

本年4月に交通事業管理者に就任いたしました濱田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

平成18年第1回交通部会ということでございまして、一言ごあいさつを申し上げます。本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ、朝早くお集まりをいただきまして、ありがとうございます。また、皆様には、日頃から市営交通事業に対するご協力とご理解をいただいておりますことにつきまして、重ねてお礼を申し上げます。

17年度の交通事業の状況につきまして簡単に触れさせていただきますと、地下鉄、路面電車とも、乗車人員が前年度対比でプラスとなるなど、長年続きました乗車人員の減少傾向に一定の歯止めがかかってきたものと考えております。

また、後ほど資料の中でもご説明いたしますけれども、地下鉄事業10か年経営計画におきまず収支改善目標につきましても、全ての項目で目標を上回るなど、順調に推移しているところがございます。

更に、職員の意識改革の一環といたしまして、16年4月の札幌市交通局の行動宣言の制定に続きまして、17年6月には、各職場の職員で構成します行動宣言推進チームを設置いたしまして、具体的な取り組み目標を職員自らがまとめ、これを実践するなど、全職員が一丸となりまして、継続的、積極的にお客様のサービスの向上に取り組んでいるところでございます。

本日の交通部会では、平成18年度の予算の概要、交通局実施プラン、ICカードの導入、路面電車活用方策の検討状況、以上4点につきまして資料を用意させていただきました。委員の皆様には、市営交通事業の運営について、忌憚のないご議論をいただきたいと存じますので、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

なお、この春の人事異動によりまして、交通局の職員にも入れかわりがありましたので、順次自己紹介をさせていただきたいと存じます。

それでは、隣の事業管理部長でございます。

事業管理部長

事業管理部長の若林でございます。昨年の春に就任をいたしまして、今年2年目になりますけれども、よろしくお願いしたいと思っております。

高速電車部長

高速電車部長に就任をいたしました柴田でございます。この4月1日からでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

技術担当部長

4月1日付で技術担当部長になりました内田と申します。よろしくお願いいたします。

交通事業管理者

どうぞよろしくお願いします。

小川部会長

ありがとうございました。

3 議 題

小川部会長

それでは、会議に入りたいと思います。

今年度の第1回ということですが、17年度後半に何度か審議会を予定したんですけれども、議事となります内容が流動的ということで、委員の皆さんには、お久しぶりの会合になったという次第でございます。

本日は、次第の方にありますが、4つの議題がございます。

第1点目といたしまして、平成18年度札幌市交通事業予算の概要でございます。2点目につきましては、交通局の実施プランについてということでございます。3点目といたしまして、ICカードの導入についてということでございます。4点目が路面電車活用方策の検討状況についてということでございます。

本日は、この審議会として、我々の方で何らかの結論を出して市の方にお伝えするという、あるいは交通局にお伝えするという性格のものはございませんで、皆様方からいろいろなご意見をお聞きしまして、今後の市あるいは交通局の検討の中に、参考になるような意見を出してほしいということになるかと思っております。そういう意味で、皆様方からいろいろご忌憚のないご意見をお願いしたいと思います。

本日の会議の進め方でございますけれども、いつものように、お手元にあるそれぞれの議題について、資料はたくさんあるんですけれども、これを一括して事務局からご説明をいただきまして、その後、まとめて順次議事のテーマごとに、ご質問、ご意見を承りたいと、そのように思っております。

それから、本日は早朝からの会議でございますけれども、11時30分を目途に終了したいと思いますので、その辺ご協力よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、早速ですけれども、事務局の方からご説明をしていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(1) 平成18年度札幌市交通事業の予算概要

事業管理部長

本日は、4点の議題各々について資料を用意させていただいております。

まず最初に、議題1の平成18年度札幌市交通事業の予算概要についてでございます。

資料としては、こういった資料1の予算概要でございますが、これは従前から、ほかの部会とも様式を共通化して作成をしているものですが、数字ばかりの羅列でなかなか分かりにくい、あるいは内容が見えないというようなご指摘をいただいております。このため、昨年から交通局実施プランという資料がございますけれども、この中に記載をしております予算の状況によってご説明をさせていただいておりますので、今年もそちらで説明をさせていただきたいと思っております。

申しわけございませんが、資料2-2、18年度交通局実施プランというものを見ていただいて、これの12ページをお開きいただきたいと思います。

これが高速電車事業会計、地下鉄事業の18年度の予算の状況をまとめたものでございます。表の全体的な構成としては、上の部分が、企業の経営活動に伴って発生する収益なり費用をあらゆる収益的収支、下の部分が、経営に必要な施設の設備や拡充の建設改良に伴う収入、支出をあらゆる資本的収支というような形となっております。

表の構成としては、今言ったような形になりますけれども、そのうち、まず収益的収支のうち、上の表の上段にあります営業収支についてでございますけれども、営業収入については、乗車料収入と広告料収入などその他の収入を合わせて409億3,700万円、営業支出は、人件費、経費、減価償却費を合わせて337億2,300万円、営業収入から営業外支出を差し引きました営業収支は、72億1,400万円の黒字を見込んでおりまして、平成14年度以降、営業収支の黒字化が定着をしているところでございます。

右側の方に主な内容という欄で、特筆すべき内容については記載をしておりますので、そちらの方もあわせてご覧いただければと思います。

また、営業支出の中には、現金の支出を伴わない減価償却費135億1,000万円を含んでおりまして、この分を除いた償却前営業収支については、207億2,400万円の黒字というふうになっております。

次に、営業外収支についてでありますけれども、営業外収入は、一般会計からの補助金などで87億2,300万円、営業外支出は、企業債利息などにより165億5,000万円、営業外収入から営業外支出を差し引いた営業外収支は、78億2,700万円の赤字を見込んでおります。

これら営業収支、営業外収支と予備費4,000万円を合わせて、経常収支としては、6億5,300万円の赤字となりますけれども、17年度予算との対比では、23億円ほどの好転というふうになっております。

なお、土地の売却などによる特別損益は、予算の段階では見込んでおりませんので、収益的収支は経常収支と同額となります。

続きまして、資本的収支の部分ですが、収入では企業債出資金、補助金などによりまして411億1,800万円を、それから支出では、建設改良費と企業債償還金などにより、538億9,

700万円を計上しまして、差し引きでは、127億7,900万円の赤字というふうになっております。

次に、資金の状況についてでございますけれども、収益的収支及び資本的収支に減価償却費などからなります損益勘定留保資金、それから過年度分の資金過不足額を合算いたしまして、18年度末の資金不足額、不良債務は、表の一番下の欄でございますように、17年度決算見込みより約3億500万円好転をいたしまして、21億3,500万円となる見込みでございます。

1ページ戻っていただきまして、11ページをご覧くださいと思います。

これは1年間の企業の経営状況、経営成績をあらゆる経常収支を分かりやすくグラフ化したものでございまして、グラフの中央よりやや右側の方に青い折れ線が引かれておりますけれども、この左側が営業収支、右側が営業外収支をあらわしております。人件費、経費、減価償却費の営業支出は、乗車料収入で全て賄われておりますけれども、営業外支出でございます企業債利息の負担が重く、結果として、経常収支では、グラフ右端にありますように、6億5,000万円余りの赤字となっているものであります。

なお、中段以下に、18年度予算のポイントを記載しておりますけれども、営業収支、経常収支、不良債務のいずれについても、17年度予算からは改善されているところです。特に経常収支については、印がございますが、赤字のピークが平成3年の356億円というものが、18年度予算では、6億5,000万円という数字になっているということでございます。

下段でございますように、輸送人員、乗車料収入については、16年度に9年ぶりに対前年度で増加に転じております。17年度においても、制度の見直しがありました敬老カードの利用分を除きまして順調に推移をしております。これまでの逡減傾向には一定の歯止めがかかったものというふうに考えております。これまで地下鉄建設に伴う資本費の負担が重くて、大幅な赤字を生じておりました経常収支も、あと数年で黒字転換が見込まれるという状況でございます。

続きまして、路面電車の予算状況でございます。同じくこの局実施プランの18ページをご覧くださいと思います。

表の見方については、先ほどの地下鉄の場合と同じでございますけれども、まず、表の上段にあります営業収支についてであります。営業収入は乗車料収入と広告料収入などのその他収入を合わせて11億4,100万円、営業支出では、人件費、経費、減価償却費を合わせて13億7,600万円、営業収入から営業支出を差し引いた営業収支は、2億3,500万円の赤字を見込んでおりますが、17年度予算からは、1億4,400万円好転をしているところでございます。この中には、現金の支出を伴わない1億900万円の減価償却費を見込んでおりまして、この分を除きました償却前営業収支については、1億2,600万円の赤字となっております。

次に、営業外収支についてであります。営業外収入としては、一般会計からの補助金などで1億9,100万円、営業外支出では、企業債利息などによりまして3,700万円、営業外収入から営業外支出を差し引いた営業外収支は、1億5,400万円の黒字を見込んでおるところ

でございます。これらに予備費 1,000 万円を合わせた経常収支では、9,100 万円の赤字となりますけれども、17 年度予算からは、1 億 4,400 万円好転をしているところでございます。

次に、資本的収支についてであります。収入では、軌道改良や車両改良等の建設改良に伴い、借り入れる企業債と補助金を合わせて 2 億 6,100 万円を、支出では建設改良費と企業債償還金などで 4 億 5,500 万円を計上した結果、差し引きで 1 億 9,400 万円の赤字となっております。

次に、資金の状況でございますが、収益的収支及び資本的収支に減価償却費などからなります損益勘定留保資金、過年度分の資金過不足額を加えました 18 年度末の資金は、表の一番下、計の欄にございますように、9,500 万円の資金残となる見込みでございます。

これも 1 ページ戻っていただきまして、地下鉄と同じように、経常収支の部分をグラフ化しております。その下に 18 年度の予算のポイントを記載しております。乗車料収入をもって、人件費及び経費を賄うという状況にはなっておりませんが、乗車人員や乗車料収入が順調に推移していることなどから、経常収支では 9,000 万円の赤字となりまして、17 年度予算からは 1 億 4,400 万円好転をしております。

また、下段にございますように、乗車人員、乗車料収入については、15 年度までは年平均約 3% 程度の減少が続いておりましたけれども、16 年度にはその減少率が 1% 未満となりまして、17 年度には 16 年度実績を上回って順調に推移をしております。これも、これまでの逡減傾向に一定の歯止めがかかったものというふうに考えています。

18 年度予算の執行に当たっては、安全運行の確保を最大の目標として取り組むとともに、積極的に増収・効率化策に取り組んで、収支の改善に努めてまいりたいというふうに考えております。

議題(1)の予算概要については以上でございますが、従来の様式によって作成をしております資料 1 につきましては、後ほどご覧いただければと思います。

(2) 交通局実施プランについて

引き続きまして、議題(2)の交通局の実施プランについてでございます。

札幌市では、市民の力みなぎる文化と誇りあふれるまちというものを目指して、さっぽろ元気プランというものを作成いたしております。これに基づく取り組みを進めているところですが、その着実な実現のために、各局、各区が、年度ごとに実施プランというものを作成しております。この実施プランは、局、区の目標や運営方針、重点取り組み事項を取りまとめたもので、その実施状況につきましても、中間及び期末報告として公表をしているところでございます。

初めに、資料の 2 - 1、交通局実施プランの期末報告という資料をご覧いただければと思います。

これは、交通局における17年度の取り組みをまとめたものでございますけれども、主なものについて説明をさせていただきたいと思っております。

まず、2ページをお開きいただきたいと思いますけれども、地下鉄事業の関係ですけれども、ご存じのように、地下鉄事業については、10か年経営計画というものがございまして、これに基づき、経営の健全化に取り組んでいるところでございます。そういう中で事業の実施内容としては、サービスアップとして、エレベーターの設置なりバリアフリー、車いす対応の券売機なり改札機の導入を進めております。

それから、4ページをご覧くださいと思います。

駅の番号化・外国語リーフレット等の作成というものを実施いたしました。特に地下鉄駅のナンバリング表示の実施ということについては、18年1月、雪まつりの開催に合わせまして、各駅のナンバリング表示の実施等をしてしております。その中身としては、右の方に表がございまして、南北線はNの1から16まで、東西線についてはTの1から19まで、東豊線についてはHの1から14というような形で、駅名だけではなく、こういった数字を付すことで、初めての方にも分かりやすいような表示をいたしました。今後は、こういったものについて、パンフレット等のナンバリング対応を順次進めていきたいと思っております。

5ページの一番上ですが、自動体外式除細動器(AED)という機械でございまして、こういったものを18年3月に大通駅とさっぽろ駅に設置をしております。

安全対策としては、火災対策、非常列車停止警報装置ということで、これについては、全駅の設置が完了しているところでございます。

6ページ、地震対策、あるいはホーム柵の設置準備等を進めております。

7ページ、増収対策としては、市営交通利用促進キャンペーンというようなものも実施をいたしまして、右の方に写真がありますけれども、ダースベイダーの1日駅長というようなものを市電フェスティバルなどの開催に合わせて一体的に実施をしているところでございます。

それから、8ページをお開きいただければと思います。

ドニチカキップの販売強化ということで、平成16年からドニチカキップを発売しておりますけれども、ご存じのように、土曜・日曜・祝日に500円で地下鉄が乗り放題になるという切符でございまして、発売当初は1日当たり約7,000枚程度の発売枚数でございました。現在のところは1万6,000枚を超えているということで、非常に好評でございまして、自動販売機の増設等も行っております。

それから、8ページから9ページにかけては、魅力あるウィズユーカード等の発行をしております。

それから、9ページの資産活用関係では、駅コンコースの活用ということで、東西線の大通駅、ちょうど丸井今井さんの向かいになりますけれども、セブン・イレブンの地下鉄大通駅店が開設になりまして、交通局としては、平年度ベースで約1,900万円ほどの増収効果が見込ま

れるところです。

また、南北線の大通駅には、コンビニのキヨスク大通店というものも開設をいたしまして、これについても、平年度ベースでは、1,600万円ほどの増収が見込まれるというような状況になっております。

10ページ、その他資産活用、あるいは新規広告媒体の充実というようなことに取り組んでおります。

コストダウンとしては、駅業務の委託化、それから工場業務の外注化拡大ということで、全3基地の車両整備業務の外注化については完了をしております。

それから、11ページ以降が路面電車の関係でございます。路面電車の検討状況については、また後ほど説明をいたしますが、17年度の事業展開というところにありますように、平成17年2月に、市長から路面電車存続が表明されたことを受けまして、有識者等からなります、さっぽろを元気にする路面電車検討会議が設置をされて、まちづくりの中における活用方策の取りまとめが進められております。18年8月頃を目途に、路面電車のまちづくりにおける活用方針というものを決定して、それを受けて、札幌市として、18年度末頃に事業化計画の策定を目指しております。交通局としても、存続に向けて、様々な課題解決に向けて関係部局との連携を図りながら、当面は安全運行の確保に主眼を置きながら、あわせて積極的なサービス向上なり増収策に努めていきたいと思っております。

主な事業内容としては、老朽化施設の改良ということで軌道改良、それから老朽化車両の改修のための調査を行いました。

それから、12ページでは、需要喚起策ということで、真ん中ほどにありますように、市電フェスティバルというものを、9月10日に電車事業所を中心に開催したところでございます。

それから、12ページの下にございますように、市電オリジナルの共通ウィズユーカードの発売を行っております。

それから、13ページの右上にございますように、路面電車専用の1日乗車券、ドニチカの路面電車版というような感じですが、17年9月から、土・日・祝日限定で家族割引がついている1日乗車券の試行発売というものを実施しまして、非常に順調だったということもございまして、試行期間の延長をしております。

それから、傘の無料貸し出しサービスということで、17年6月から、路面電車の中で傘の無料貸し出しを実施しました。これも好評で、10月までの実施期間の延長を行っております。

それから、13ページの一番下ですが、ペイント電車の増車ということで、従来は屋外広告物条例に係ります取扱基準がございまして、制限された部分があるんですが、それが改正になりまして、台数制限が撤廃をされたということで、ペイント電車の増車ということが可能になりまして、従来11台だったものを15台まで増やしております。

それから、14ページについては、サービスの積極的な向上ということで、これは昨年もお説

明をしておりますけれども、お客様に実感していただける一層のサービス向上というものを目指して、札幌市交通局の行動宣言というものを推進しております、3つの柱のもとに、10の項目からなりますお客様への約束、行動宣言を16年4月に公表をしまして、各職場が中心となって積極的な取り組みを進めているところでございます。

これらの展開に当たっては、各課の取り組みとして、例えば職員ボランティアによる駅構内の清掃等にも取り組みましたし、行動宣言推進チームというようなプロジェクトチームを立ち上げまして、その中で実践活動を行っているところでございます。

以上が17年度の取り組みですが、引き続きまして、18年度の取り組みを記載したものが資料2-2、平成18年度交通局実施プランということで、先ほども一部説明をさせていただいたものでございますけれども、交通局における18年度の取り組みを記載しております、18年度の予算のベースになるものでございます。

1ページをご覧くださいと思いますけれども、私ども交通局は、効率的な事業運営を行って、公共交通ネットワークの中核として市民の足を守るということを使命として考えて、将来にわたって安全で安定した輸送サービスを提供し、都市機能の維持と地域社会の発展に寄与するという経営目標を掲げているところでございます。

これらを達成し、お客様に一層の安全とサービスを提供するために、行動指針であります札幌市の交通局行動宣言に基づきまして、組織として、あるいは一職員として行動をしているところでございます。

2ページ目には、18年度の運営方針として、安全から安心に向けて、そして利用者の立場に立ったサービスの提供に向けて戦い、行動する組織ということ掲げておりますけれども、今までに積み重ねてきた成果をより確実なものにしていって、新しい事柄に対して積極的にチャレンジしていくという、そういう意気込みをあらわしているつもりでございます。

この宣言に基づく事業展開として、行動理念の実現に向けて、あるいは各職場が中心となって、右側にいろいろな写真がついておりますけれども、こういった形で取り組みを更に進めていきたいと考えております。

18年度に実施します特徴的な事柄については、4ページ以降、地下鉄事業の方から説明をさせていただきますと思いますが、地下鉄については、国の制度に基づきまして、平成16年から25年の10か年を計画期間とします地下鉄事業経営健全化計画というものを策定しました。

この健全化計画を着実に進める実行プランとして、札幌市営地下鉄事業10か年経営計画というものを策定をしているところでございまして、この中では、平成23年度に経常収支を黒字転換する、25年度には不良債務の全額解消というようなことを数値目標として掲げて頑張っているところでございます。

16年度については、計画を上回る成果を上げておりますし、17年度については、16年度に引き続き順調に推移をしております。また、18年度予算においても、大幅な収支改善を見込

んでいるところでございますけれども、特に経常収支の黒字転換については、前倒しで達成できる見込みも立ってきておりますので、今後とも各年度、計画を上回るような成果を上げる取り組みに努めていきたいと思っております。

それぞれの事業ですが、安全対策としては、火災対策ということで、避難通路の整備については、必要な3駅の全ての工事に着手をしております。

それから、5ページ目の真ん中のところに、車両間の仕切り扉の設置というものがございましてけれども、これは国の基準の見直しで、これからの更新車両から、車両と車両の間に、今まで札幌の地下鉄は特に仕切り扉はございませんでしたけれども、こういったものを設置することが義務づけられまして、18年度以降の更新車両から順次設置をしていくこととなります。

それから、一番下にホーム柵の設置準備ということで、東西線については、21年度当初の稼働を目指して計画的に車両・設備等の設備を進めていきますし、18年度については、ホーム柵の設計に着手をする予定でございます。

6ページに入りまして、バリアフリー化、それから一番下にエレベーターの整備のことを整理してございます。全駅のエレベーター設置に向けて、順次整備を進めてまいりましたけれども、18年度に残りの全ての駅において、工事または設計に着手をするということになります。あとは用地確保の関係で未整備となります東札幌駅の東行、それから中の島駅の南行を残すのみというような状況になってございます。

7ページにいきまして、エスカレーター・新改札口の設置をすすきの駅、中島公園駅で進めるというようなことがございます。

それから、一番下、ICカード導入の検討ということで、これも後ほど説明をいたしますが、20年度の導入に向けて、ICカードシステムの検討を進めていくということがございます。

それから、8ページ、利用促進については、いろいろなイベントの開催もございまして、地域との連携、あるいは各区との連携による情報発信の強化というようなこと。それから一番下でございます、ドニチカキップの販売促進については、更に検討をしていきたいと思っております。

それから、9ページの下ですけれども、駅コンコースの活用ということで、大通駅活用の一環として、東西線の大通駅におきまして、仮称ですけれども、障がい者の方のための元気ショップの開店に向けた準備を進めているところでございます。

10ページでその他の資産活用、あるいは広告媒体の充実、そして一番下には、効率化策として、駅業務の委託化ということがございまして、これは財団法人札幌市交通事業振興公社に駅業務委託を進めているところですが、これまでに49駅中37駅が委託駅となりまして、残る12駅についても順次委託をしていく予定でございます。

11、12ページについては、先ほどご説明をいたしました。

13ページをご覧いただければと思います。

平成16年度から、地下鉄10か年経営計画に取り組んでいるところでありますけれども、そ

の年度ごとの進捗状況を表にまとめたものでございます。

10か年経営計画では、表の一番左側に記載しております5つの具体的な収支改善目標を掲げておりますけれども、ご覧いただいておりますように、16年度実績、17年度見込み、そして18年度予算につきまして、いずれも全ての項目において、各年度の計画を上回る見込みでございます。特に懸案であります経常収支の黒字化については、目標年次の平成23年度よりも数年前倒しで達成できるのではないかと考えております。

いずれにいたしましても、順調に推移しているこの流れを今後とも維持して、全ての項目について、少しでも目標前倒しで達成できるように、経営の健全化に向けて取り組んでいきたいと考えております。

なお、10か年経営計画における年次ごとの事業計画と実施状況の対比したものを、参考1というふうにしてまとめてございます。こういった2枚物の資料でございますけれども、後ほどご覧いただければと思います。

局の実施プランに戻りまして、14ページ、路面電車の関係でございます。

事業を取り巻く環境と事業運営の方向性ということですが、先ほどご説明したことも重なりますが、路面電車は、さっぽろを元気にする路面電車検討会議、市民まちづくり局、交通局が一体になって、まちづくりの中における路面電車活用方策などの策定を目指して検討を進めているところですが、交通局は、継続した安全対策や増収策などを講じつつ、関係各局などとの連携を図りながら、具体的な活用策の確立に向けて積極的に取り組みを進めていきたいというふうに思っております。

続きまして、14ページのそれぞれの事業ですが、安全対策としては、軌道改良、それから15ページに入りまして、車両改良の関係ですが、現在、保有車両30両ございまして、このうち老朽化の進んでおります18両については、17年度で車両の老朽化調査を実施しました。その結果、改良によって12両は延命が可能というような判断がなされまして、この12両については、軌道事業の財政状況なり活用方策の検討を進めている状況を踏まえて、台車を中心とした改良によって対応しようということになっております。18年度については、この200形の車両2両の台車及び車体の改良を行う予定でございます。

16ページに入りまして、市電専用の1日乗車券の通年販売というものを開始いたしました。昨年は試行という形だったんですが、非常に好評であったことから、今年の5月から通年販売を実施してございまして、名称も正式に、どサンコパスというふうになりまして、現在、平均で700枚ぐらいの販売枚数になっております。

それから、傘の無料貸し出しサービスについても、夏ダイヤの期間中、実施をしていきたいと思っております。

それから、その下、ペイント電車の増車についても、15台に増車をいたしましたけれども、更に応募状況などを見極めながら、更なる増車を検討していきたいと思っております。

効率化策としては、非常勤職員の割合を更に拡大していきたいと考えております。

17ページ、18ページについては、先ほどご説明をいたしました。

それから、19ページ、20ページについては、経営体制なり進行管理の部分でございますので、後ほどご覧いただければと思います。

交通局実施プランの説明については、以上でございます。

(3) ICカードの導入について

続きまして、資料3、ICカードの導入についてでございます。議題(3)、資料としても資料3でございますけれども、この資料には特に書かれておりませんが、若干従来の経過をお話しますと、札幌市では、平成11年度から16年度まで、総務省、経済産業省、国土交通省によりまして、ICカードの実験に協力する形で、札幌市の第三セクター、札幌総合情報センターが主体になりまして、通称スマップカードというものによる、地下鉄をフィールドとした交通サービスや少額決済などのICカードの実験を行ってまいりました。交通局においても、乗車券としてのICカードの特性に着目して、その導入を地下鉄事業10か年経営計画に盛り込むとともに、調査研究を進めてきたところであります。ICカードについては、交通系サービスだけではなくて、商業系サービスなどにも利用できることから、市民の利便性向上と地域活性化の観点から、市の関係部局でも、導入に関する検討なり調整を行ってきたところでございまして、その結果、札幌市として、交通局を中心としたICカード導入の基本的な方向性を定めまして、平成20年度中の導入というものを目指して、具体的に検討を進めていくということについて、去る4月27日にプレス発表をさせていただいたところでございます。お手元の資料については、そのプレス発表をさせていただいた際に、プレスの方に配布をした資料でございます。

もうちょっと詳しい説明につきましては、経営企画課長の大原から説明をさせていただきたいと思っております。

経営企画課長

事業管理部長からお話ありましたように、資料3のA4、1枚物の方です。これは4月27日、プレス発表の際に配布をした資料でございます。

平成20年度のサービス開始を目途として、市営交通にICカード導入のための具体的な検討を始めますということでプレス発表をさせていただきました。

予定をしているICカードによるサービスの概要といたしまして、このプレス資料の中段に書いてありますように、1つとしては、プリペイド方式のIC乗車券とIC定期乗車券を発行いたしますということでございます。これらいずれのICカードも、1枚のカードを繰り返し利用できるというものでございます。

このICカードというものは、これまでの磁気乗車券と違しまして、非接触タイプの乗車券ということでございますので、例えば地下鉄の改札機ですとか路面電車の車載機に、このICカー

ドに触れるだけで、自動的に運賃が精算されるというものでございます。

それから、例えばIC定期乗車券ですとか、予定しているプリペイド方式のIC乗車券では、記名方式だとか、そういったことも考えているところでございますけれども、そういったICカードであれば、もし紛失しても再発行が可能というような形になるものでございます。

導入予定時期は、平成20年度内の導入というものを目指して検討を進めてまいります。その他ということでございますが、この資料の下に3点ほど書かせていただいておりますけれども、1つとして、JR北海道との相互利用サービス、こういったものも、このICカードで実現したいと思っておりますし、現在、ウィズユーカードで市民の皆様への交通サービスを提供しております路線バスとの共通化ということにつきましても、検討を進めたいと思っております。

また、委員の方々もご承知の方もいらっしゃるかと思いますけれども、こういったICカードを使って、いわゆる電子マネー機能の付加ですとか、クレジットカードとの連携ということも考えられます。そういった際には、地域の商業者などとの連携ということにも十分配慮いたしまして、そのあり方を検討していきたいと思っております。

そのほか、このICカードという部分については、いろいろなサービスの可能性というものを持っておりますので、市民の利便性向上と地域の活性化につながるような、そういったサービスを検討していきたいと思っております。こういったことをプレス発表させていただいたものでございます。

続きまして、2枚目の資料、A3縦長の資料でございます。

ICカードというのは、交通系サービスのみならず、商業系ですとか、そういったサービスにも利用できるということから、市民の利便性向上、地域の活性化という観点で、交通局のみならず、市の関係部局でICカード導入についての検討というものを行ってまいりました。そうした中で、札幌市として、今後、ICカードをどのような形、どのような考え方でこの事業化を進めていくかということで、市内部で整理をしたもの、それがこのA3縦長の資料でございます。

まず、資料の上段ですけれども、これはいわゆるICカード導入による利用者のメリット、事業者のメリットというものを簡単に記載させていただいております。

公共交通系サービスを中心したことのメリットで記載させていただいておりますけれども、利用者のメリットといたしましては、交通弱者へのバリアフリーということにもつながると思っておりますし、通過速度、処理速度が速いという特性もございますので、混雑緩和にも有効であろうというふうに考えております。

そのほか、新たな利用者へのサービスということで、例えばJRとのシームレス化だとか、そういったことも可能になってくると思っておりますし、サービスの展開の仕方によっては、例えば公共施設の利用料の支払い手段に使うとか、そういった行政サービスの連携の可能性もあると思っておりますし、電子マネーですとか物販サービス、信販系との連携も可能というふうに思っ

てございます。

それから、事業者、特に交通局としてのメリットということで申しますと、1つといたしましては、1枚のカードでいろいろなサービスの展開が可能というふうに考えてございます。それと、いろいろな料金サービスの機能追加ということも、これまでよりは容易にできるのかなというふうに思っております。それからイニシャルコストとかランニングコスト、そういった部分についても、相当削減が可能というふうに思っております。特に現在ウィズユーカードを多くの市民の方々にご利用いただいているわけですが、このウィズユーカード、ここに書いてありますように、年間1,100万枚ぐらい作成しております、その作成費用というのが年間4億ぐらいかかってございます。ご承知のとおり、ウィズユーカード等につきましては、残額が0円になると、はっきり言って捨てられてしまうということで、極端な言い方すれば、この4億が毎年捨てられているというようなことにもなります。そういった点でいけば、ICカードにつきましては、繰り返し使えるというようなことでございますので、そういった意味でも経費の節減、いわゆる省資源ということにもつながるのかなというふうに思っております。

それから、公共交通の利用促進ということで、交通と地域商業との連携というようなことも可能かと考えておりますので、そういった中では、公共交通の利用促進ということについて、いろいろな方策も考えていけるのかなというふうに思っております。

続きまして、資料の中段以下でございますけれども、ICカードの事業化のイメージという部分でございます。

ただいま市営交通の方で、平成20年度を目途にICカードの導入を目指しますというお話をしましたけれども、この4月のプレス発表の際には、JR北海道も同様にICカードを導入することをプレス発表いたしました。当初、私もJR北海道との話の中では、札幌圏という地域で、例えば1枚のカードで1つのシステムで同じようなサービス展開、そういったものが可能にならないだろうかということで、JR北海道ともお話をさせていただいた経緯がございます。ただ、当然市営交通側としても、それなりにそれぞれのサービス展開というものもございまして、また、JR北海道といたしましても、社のいろいろなサービス、今後のサービス展開ですとか、JRグループとしてのつながり、連携というものもあるというようなことで、結果としては、それぞれでICカードは発行するという、システムもそれぞれで持つというような形になりましたけれども、JR北海道との話の中では、どちらのカードを使っても、交通系のサービス、そういった基本的なサービスの部分については、双方のカードで同じようなサービスを受けられるというような、そういう考え方をもとに、今後整理をしていきたいと思いますというふうな話をしております。

札幌市の関係でいけば、中段左側に、札幌市交通局、そしてその右側に、ICカード共通利用センターというものを絵として書かせていただいております。札幌市の関係につきましては、市営交通のみならず、バス事業者さんも今後参加できるようなシステムを考えていかなければなら

ないと思っておりますし、この後説明いたしますけれども、交通系以外のサービスも、いろいろこのＩＣカードでもって提供できるというふうに考えてございますから、そういったサービスを一元的に、いわゆるデータ整理、データ処理をするというような共通利用センターというものを立ち上げて、この札幌のＩＣカードというものを運営していきたいというふうに思っております。その共通利用センターとＪＲ北海道のシステムと、そこでデータのやりとりをするというような形で、ＪＲ北海道とは相互利用を考えていきたいというふうに思っております。

そういった形で、鉄道系を中心とする、いわゆる公共交通系のシステムをきちっと整理して、その上でいろいろなサービス付加ということで、この資料の下に書いてありますような、例えば物販サービスですとか信販との連携、クレジット一体型のカードですとか電子マネーですとか、あとは可能性としては、行政サービスで出ております敬老優待乗車証ですとか、そういったものもこういうＩＣカード化できないかというようなことで検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

ＩＣカードの事業化のイメージは、以上でございます。

(４) 路面電車活用方策の検討状況について

事業管理部長

続きまして、議題(４)の路面電車の活用方策の検討状況についてでございます。

資料４の路面電車活用方策の検討状況(経過報告)というものがございますけれども、それを見ていただきたいと思いますが、まず、一枚めくっていただきまして、札幌市営企業調査審議会の意見(H13)以降の流れという資料をご覧くださいと思います。

従来からの部分の確認ということもございまして、平成13年に5回の部会開催を経まして、審議会から11月に、札幌市営交通事業のあり方に関する意見というものをいただいたところでありまして、それ以降、現在に至るまでの路面電車に関する検討経過をまとめたものでございます。

平成13年度当時の路面電車事業を取り巻く課題としましては、資料の上段にありますように、大きくは利用者の減少傾向にあったということ。それから財政状況が悪化していたこと。車両施設の老朽化への対応が迫られていたことなどがあげられております。

そうした課題を踏まえて、審議会としての意見をまとめていただいたものですが、乗車人員の減少や車両の老朽化、バリアフリー化などへの対応のための多額の資本費負担などから、経営的には公営事業としては成立しない状況に置かれていると判断せざるを得ず、事業の継続のためには、一般会計の財政負担が不可欠との意見が示されたところであります。

また、あわせて、路面電車は人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置としての活用の検討もされているところですが、一方で、利用者が市域の一部に限定されるため、バスによる代替が可能との指摘もいただいております。

意見の結論としましては、これらの点を踏まえて、路線の延長やループ化なども含めた路面電車の活用方針について、都心部のまちづくりや総合交通体系の視点から、市民議論を深めた上で決定されるべきであるということでした。

こういった審議会からの意見を受けまして、同じ年の12月に策定をしました交通事業改革プランでは、将来の市民負担を明確にした上で事業の存廃のあり方を検討する必要があります。それから路面電車の方向性については、広く市民議論を行った上で決定することというふうにいたしました。

その後、3年にわたりまして、交通事業経営改革会議における検討や民間事業者へのヒアリングなどを実施して、当時の企画調整局が中心となり、存廃についての検討を加えました。

民間活力の導入については、民間の経営ノウハウにより、運営の黒字転換は可能であるが、設備投資には一定の税投入が必要である。また、経営形態については、都心まちづくりの観点からの活用方策を見極めながら検討を行うというふうにされたところです。

車両更新等の設備投資については、老朽化車両は、当面、台車等の改修で安全運行が可能であり、需要喚起策については、沿線地域のまちづくりと一体となった取り組みを強化していくことが必要というふうにされました。

こういった検討と並行して、14年度には、利用者、沿線住民アンケートや1万人アンケート、更には市民フォーラムを実施するなどして、市民意向の把握を行うとともに、16年度には3回の市電フォーラムを開催しまして、あわせて広報さっぽろなどを用いて市民の意見募集を行うなど、市民議論を展開しました。

こうした検討や市民議論を踏まえて、平成17年2月に、上田市長自ら路面電車の存続というものを発表して、都心のまちづくりに路面電車を活用するため、ループ化などについて早急に検討を開始すると。また、検討に当たっては、事業費の確保、税投入の軽減、市民との協働によるまちづくりなどの観点から、事業者や企業、商業者など、民間のノウハウを積極的に取り入れるという考え方を示したところであります。

そうした考え方を踏まえて、路面電車の活用方策を検討するために、昨年8月、有識者や関係機関などからなります、さっぽろを元気にする路面電車検討会議が設置されまして、これまで5回の会議が開催されておりますけれども、この8月頃には、検討会議として、路面電車活用方針を取りまとめ、それを踏まえ、札幌市として来年3月には、路面電車事業化計画を策定する予定となっております。

以上が平成13年にいただきました審議会の意見から現在までの路面電車事業に関する検討経過についての説明であります。さっぽろを元気にする路面電車検討会議の開催経過なり検討内容の概略につきましては、引き続き経営企画課長の原から説明をさせていただきます。

経営企画課長

資料、もう1枚めくっていただいて、さっぽろを元気にする路面電車検討会議の開催経過と今

後の予定という1枚物の資料で簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

昨年8月4日に、この検討会議の第1回目を開催いたしました。これまで5回、検討会議を開催しております。

これまでは、いわゆる既存8.5キロにつきまして、その既存資源の活用の仕方というものでどういったものがあるのだろうか。そういった事業との連携だとか可能性、それと効果を高めるための課題というものはどのようなものだろうかというようなことの視点で、既存8.5キロの検討を行いました。

また、並行して、8.5キロにこだわらず、この検討会議の大きな目的の1つでもあります、いわゆる都心のまちづくりとの連携方策、そういったものについての検討も行っているところであります。そういった中で、都心の活性化に貢献する路面電車の価値と活用の視点からの検討ということで、例えば諸外国の事例等も出しながら、車両ですとか電停ですとか、そういったものもご紹介しながら、まちの活性化につながるような路面電車というものはどういったものが考えられるのだろうかというようなことも検討してまいりました。

また、あくまでも路面電車の存続というものは、ただ単に事業という面だけでなく、あくまでも札幌のまち、札幌を活性化させるための手段として、路面電車の使い方はないだろうかという観点で議論を進めているところでございまして、中心市街地の活性化方策との連携の関係ですとか、交通拠点としての接続連携の検討ですとか、まちづくりと一体的になった検討ですとか、いろいろな角度からの検討を進めてまいります。

ただ、これまで路面電車というのは、どちらかということ、通勤・通学の手段というのが大きな目的でございまして、沿線住民の方々、沿線にある学校とか企業ですとか、そういったところが中心となっていたと思っております。ただ、今検討している路面電車の活用という部分では、こういった単なる通勤・通学の手段ということではなくて、これをまちのにぎわいにどうやってつなげていくのかといったような観点で議論しております。いわゆるまちづくりと路面電車を一体的に展開をさせていくということで、商業者のメリットにもつなげていく、それから観光事業者へのメリットにもつなげていくというようなことも含めて検討を進めてまいります。通勤・通学の手段ということだけではなくて、買い物客ですとか、札幌市内だけではなくて、道内外から札幌を訪れる観光客の皆様ですとか、市民の方々がいろいろと文化施設等を訪れるといったようなときの手段ですとか、そういったものにこの路面電車を使っただきながら、まちの活性化というものを図っていけないだろうかというようなことで、これまでいろいろな角度で検討を進めてきているところであります。

今後、第6回目ということで、来月の下旬に第6回目の検討会議を予定しておりますけれども、その際には、路面電車の事業運営の方策ということで、市民・企業・行政との協働のあり方ですとか、経営形態のあり方ですとか、そういったことについて検討会議の委員の皆様にご意見を交換をもらおう予定でございまして、その上で、8月下旬には、この検討会議としての路面電車活用方

針の策定、取りまとめというものを予定しているところでございます。

それから、最後の資料になりますけれども、参考2ということで、A4横長の5枚物の資料でございますけれども、これは検討会議の中で議論をされている、都心部における路面電車活用の視点ということでの資料でございます。これまで都心部における路面電車活用ということで議論されていたものを、簡単にまとめたものでございます。

まず、1ページ目でございますけれども、四角で囲ってある2つ目に、さっぽろは元気なのかというところの欄を見ていただきたいんですが、皆さんもご承知かと思えますけれども、日本におきましては、既に人口の減少というのが始まっているところであります。札幌市におきまして、2015年頃をピークといたしまして、その後、人口が減るというふうに予想されているところであります。そうした中で、2025年には、3人に1人が65歳以上の高齢者というふうに予想されるところでございます。そうした中で、高齢化社会に対応するために、人の移動を支える公共交通、そういったものがますます重要性を増してくるのではないかとというふうに考えてございます。

また、中央区の商品販売額の減少ということが非常に顕著になってきてございまして、都心の活力というものが低下をしてきているということで、非常に危惧をされているところでございます。このまま推移していきますと、本当に中心市街地の空洞化というものを招く可能性があるのではないかとというふうに思っております。そうした中で、魅力的で活力ある都心ということが必要ではないか。いわゆる都心というのは、札幌の顔ということでもございますので、市民生活、経済活動の中心ということで、今後とも札幌を世界にアピールしていく、そのためにも都心の活性化というのが必要ではないかというような考えでございます。

それから、2ページ目でございますけれども、さっぽろの都心を今後元気にしていくためには何が必要かというような視点からの整理でございますけれども、札幌市の主力産業というのは、第3次産業でございます。その中でも、集客・交流産業というのが非常に大きな割合を占めているところでございます。そういったことから、今後、人口減少ですとか高齢化というものを見据えた場合には、市内外からの人を集客するという観点から物事を考えていく必要があるのではないかとというような整理でございます。

それから、観光客やビジネス客の札幌を訪れる方、市民、そういった方々の都心に来る目的は何なんだろうかというようなことで整理をしたものでございますけれども、都心というものでいけば、当然、仕事、買い物、飲食、娯楽という部分がございしますが、それぞれ目的ですとか行き先というものも、だんだん多様化をしてきているという部分がございします。そうした多様化している現状というものにマッチしていくようなものを整理していく必要があると考えてございます。

次、3ページ目でございます。

集客のお客様に対して、どのような対応というものが都心の活性化につながっていくんだろうかというような観点から整理をしたものであります。いわゆる滞在時間の延長、そういったこと

をどうやって図っていくか、それが消費の拡大とか新たな交流の発生というものをになっていくんだらうなというふうに思っております。都心を回遊してにぎわいを創出すると、そういった手段を考えていく必要があるというような整理をさせていただいております。

それと、3ページの下に書いてございますが、昨年11月から12月にかけて、市民1万人アンケートの中で、都心を抵抗なく歩ける距離はどのくらいですかという質問もさせていただきました。その中では、夏場であれば、大体300メートルくらいという割合が非常に多かったんですが、冬場であれば、150メートル以内であれば抵抗なく歩けるというような方が約9割ございました。

そうした3ページ目までお話したような内容を、4ページで図に整理をしたものでございます。真ん中で、図が小さくて非常に見づらい部分がございますけれども、商業施設ですとか、大体赤く塗っているところ、これ商業施設というふうに見ていただきたいと思うんですけれども、JR札幌駅ゾーン、それと大通周辺、すすきの周辺というような形で集積をしているところでございます。

それから、建物をブルーで塗っているところ、これは宿泊施設、ホテルでございます。それと黄色のポッチで赤線で囲ってあるところ、これは交通拠点でございます。地下鉄駅ですとかバスターミナルですとか電停ですとか、そういったものをこの黄色のポッチで囲っているわけですが、先ほどアンケートの結果で、都心を抵抗なく歩ける距離は、大体150メートルだというようなお話をさせていただきましたが、この交通拠点を中心にして、半径150メートルの円を書かせていただいたのが、この図でございます。これで見ても分かるのとおり、札幌駅ゾーン、大通ゾーン、すすきのゾーン、そういったものが面という形につながっていないというような状況でございます。ですから、そういった意味で、都心に出向かわれている市民の方々、それから観光で訪れているの方々、そういった方々が都心を回遊してもらうためにも、こういった3地点を有効につなげるような交通手段、乗り物、そういったものが必要ではないだろうかというような検討会議の整理の状況になっているところでございます。

以上でございます。

事業管理部長

ちょっと長くなって大変恐縮でございますけれども、私どもの方からの説明は、以上でございます。

小川部会長

議題に沿いまして、たくさんの資料を使いながら、4つの議題につきましてご説明いただきました。

残りが45分ぐらいになってしまいましたけれども、進め方として、できましたら、順番にご意見を伺いまして、最後にまた言い残したことがあるかと思いのますので、そこでまた時間をとって全体でお聞きをすると、そういう形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは、最初の議題であります、18年度の交通事業の予算概要ということでございますけれども、先ほどご報告いただきました中では、地下鉄事業は平成14年度から営業が黒字基調になったと。経常黒字も数年で達成できそうな状況になってきたということで、以前に比べますと、かなりいい方向に向かっているというご報告があったかと思えます。

それから、路面電車につきましても、業績の方は好転してきているというようなことでございます。ただ、18年度につきましては、あくまでも予算でございますので、まだ達成されたわけじゃなくて、このように比較的固い計画としていけそうだと、そういう内容であったかと思えます。

これらの18年度の交通事業の予算概要につきまして、委員の皆さん、何かご意見ございますでしょうか。

高橋委員

予算についても努力されているところがたくさんうかがえるんですけども、18年度の交通局実施プランの資料2-2の11ページのところになりますけれども、ここにグラフがございまして、乗車料収入がそれだけの金額がございまして。収入の方は大変増加しているということに対して、私どもも歓迎するところでございますが、中でも、企業債の利息というのを比較した場合に、乗車料の約半分近くが利息で消えているわけですよ。それで、この利息の問題ですが、どのぐらいの金利で返しているのかということと、何年かかるということも大体分かるんですけども、そういうようなことを考えないということと、どんどん改善して、どんどん収入を上げていっても、この利子で倒れていってしまうんでないかと。その利子の内容についてお伺いすることが1点。

路面電車についても、これは17ページ、これと同じようなグラフが出ております。ここでも乗車料収入の約8割近くが支出で人件費に回っているんですよ、結局は。だから、この人件費は、多いのか少ないのかということはあるかもしれないけれども、このペースでいったのでは、なかなか黒字は難しいのではないかなというように感じます。その点について、もしもこうだよということを教えていただければ、大変ありがたいんですけども。

小川部会長

既に借り入れている企業債ですね、これについてのご質問であったかと思えます。

もう1つは人件費、これは前回のこの審議会でも話題になったかと思えますけれども、概要を、もし今すぐお答えできるのであれば、利息等の状況、人件費が高いのか低いのか、その辺ご説明いただければと思えます。

事業管理部長

まず、地下鉄の関係ですけども、先ほどもご説明しましたけれども、企業債の利息が、経常収支の、ある意味では悪化を招いている大きな原因だということは、ご指摘のとおりだと思います。特に18年度の予算について言いますと、ご覧いただくと分かるように、約155億円の

企業債利息を支出しているということになります。ただ、基本的には、企業債については現在償還が進んで、これからどんどん減っていく状況にあるというのが1つあります。

それから、その中でも、高金利のものがそれなりにまだ残っているという状況は確かでございます。例えば6%以上のものについても、正確な数字ではないのですがけれども、15とか16%ぐらいは、そのぐらいのものが6%以上の金利になっているという状況でございます。

ただ、一方では、私どももこれについては非常に問題といたしますが、なるべく高金利のものを低金利のものに借り換えができないかというようなことで、国に対してはいろいろな働きかけを行っておりまして、その結果、6%以上の公庫債については、借り換えが認められているような状況でございます。そういう中では、17年度についても、そういった借り換えを行いましたし、今回の18年度の予算の中でも、主な内容のところを見ていただければと思いますけれども、企業債の借換分として、105億円ほど計上しております。これは全国的な枠がございますので、本当にそれが全部認められることになるのか、全体的な枠の中では、この金額全部が認められるかどうかというのは、厳しい部分がございますけれども、我々としても、そういう面で努力をしているということと、企業債については、全体的に償還が進んで、今後減っていくことになるだろうと思っております。

それから、路面電車の人件費の関係ですけれども、私どもとしても、人件費の抑制というものについては全体的に努力をしております。私ども公務員の給与というのは、人事委員会勧告というものがあって、それによって社会の情勢に合わせて見直しがされていると。そういう中では非常に賃金のベースも落ちてございますし、先ほどもちょっと説明しましたけれども、非常勤職員というものをなるべく活用するということを考えておりまして、例えば運転手さんについては、65人の運転手さんがいるんですけども、そのうち37%ぐらいは、そういった非常勤の職員の方を活用するということで、18年度については、そういうものを目標にして、総体として人件費の圧縮に努力しているところですし、それ以外のいろいろな効率化についても、今後も進めていきたいと思っております。以上でございます。

小川部会長

今の金利につきましては、必ずといっていいほど決算予算のときにご意見が上がってくるところですけれども、国から借りているために借り換えがままならないという現実がございます。

それから、今ご報告がありましたように、6%程度の公庫債については借り換えも一応認められてきたということで、少しずつ全国の公営事業が赤字の中で、借り換えについての国の規制といたしますが、事情も少しはよくなってきているのかと思うんですが、ただ、いかんせん、国の財政は大変な赤字状況ですので、余りそれは期待できないのかなというふうに思います。

それから、路面電車の事業の人件費につきましては、確かに割合も多いんですけども、そういった形で非常勤職員を活用するなど、人件費の低減には、交通局としては努められていると。ただ、これは営業収入そのものが少ないために、割合として多くなってしまおうという面が強い

かなという感じもいたします。

あと、今の予算につきまして、ほかにご意見の方。

石原委員

今、人件費の話が出ましたので、関連して。いろいろ効率化を進められていることは、よく分かりました。

それで、高速電車事業会計の中で、人件費は、さっぽろ駅を含む5駅の委託化により縮減と、こうなっていますけれども、一方では委託費が増えているわけですね。これからも委託を進めていくという話がありましたが、これによって純粋な効率化というのが、どのぐらいになっているのかという話をお聞かせいただきたいのが1点。

もう1点、少し詳しい予算の資料の中に手当の項目がいっぱいありまして、地域手当という項目があるんですが、この辺はどういう内容なのでしょうか。

事業管理部長

まず、駅業務委託の関係ですけれども、ご存じのように、私どもとしては、従来、直営で49駅があった駅業務については順次委託化を進めておりまして、現在49駅中37駅が委託ということになります。特に18年度については、さっぽろ管区駅ということで、5駅を委託いたしました。当然その分、人件費が落ちますけれども、かわりに委託料という形でその財団の方に経費をお支払いする。その差額が、ある意味でいうと、効率化される金額ということになります。

例えばですけれども、18年度の例でいきますと、これについては、5駅の委託効果額としては、その差として、約4億円ぐらいの効果が出ているというふうに考えております。

それから、地域給の関係につきましては、今まで大きく国なんかも含めて制度が変わってきまして、基本になるベースの賃金があるんですけれども、それに対して、それぞれの地域に応じて、その状況に応じて、それをプラスするという、そういう制度に変わってきております。ですから、これは大きな国の給与制度の見直しの中でよく言われていますように、例えば、地方公務員の場合も、国の給与なり民間の給与に準じて決められているわけですけれども、それが地域によって、例えば北海道みたいなところについては、地域の企業との差というのがあるのではないだろうかというような話の中で、むしろそれをベースにしながら決めていくべきだろうというのが地域給の考え方です。ですから、今まで調整手当みたいなところでもらっていた部分が地域給に置きかわって、それが地域の実情に合わせて、これから見直されていく方向になるだろうと。逆に、例えば東京みたいなところは、普通の国、一般と比べて非常に物価が高いとか給与水準が高いということで、地域給が高くなる可能性はあります。それに対して北海道は、地域の実情に合わせたような給与水準になっていく可能性がこれからあると、そういうことでございます。

小川部会長

地域給につきましては、今ご説明ありましたように、公務員の給与の決め方で地方公務員と国家公務員があるわけですが、国家公務員の給与の決め方に地方公務員の給与の決め方も大体準ず

ることになっております。今ありましたように、東京とか大阪ですと、都市手当ということで、基本給のほかに地域の生活費が高いところは高くして、それから地方の場合にはそれが少なくなる、ですから、恐らく私の想像では、交通局の職員の地域給というのは、例えば東京都の交通局の職員よりはずっと少ない額になっているんだろうなと、私は想像いたします。そういう形での地域給の性格があるかと思えます。

また、ご議論ありましたら、後日、その内容について調べていただくということでもよろしいでしょうか。今、詳しいデータを持っていないようですので、申しわけありません。

ほかに、今の18年度の交通事業の概要につきまして、ご意見ありましたら、どうぞ。

吉澤委員

支払利息に関係あるんですけれども、借入額総体の額というのは、19年3月の予定では、1,793億円ぐらいの予定になっているという、こちらの予算書、来年の9月で、1,790億円というレベルが1つあるということと、それと18年度の収入から見る返済可能額というのは、ここで返済額が398億円という数字が載っておりますけれども、これには借換債が入っているんですけれども、実際、交通事業で返せる返済可能額というのは、これからすると200億円ぐらいということなんでしょうか。通常の借換債とか、そういうことじゃなくて、ルールのこととちょっと申しわけないんですが。それで、何か1790億円の借り入れに対して200億円の返済というのは、一般的に地下鉄会計の中では普通のレベルのことなのか、いい方なのか、そのあたりのことをちょっとご説明いただけませんか。

事業管理部長

いずれにしても、企業債の償還というのは一定のルールに基づいて、そして一定の期間の中で返すと、そういう見込みを立てて、それを基本的には認めていただいて企業債を償還しておりますので、大体企業債の償還としては、今おっしゃったようなベースで進んでいくと思います。そういう中では、企業債自体の償還金ピーク自体が平成17年でしたので、それから今後少しずつですけれども減っていくということで、これについては、それほど無理のない償還計画が当然立てられているというふうに考えております。

吉澤委員

1,790億円を200億円ずつ返せば本当は無理のない、借換債なしで返済可能だということになるんでしょうか。

財務課長

財務課長の高川でございますが、補足させていただきますと、今、委員のおっしゃいました企業債につきましては、建設のために借り入れたものに相当すると思うんですが、そのほかに、過去、資本費を平準化するためとか、資本費ということはちょっと難しいんですけれども、これらを緩和するために、要は借金のまた借りという形で企業債を起こしているのがあって、総体で合計いたしますと、17年度末の数字になるんですけれども、約4,500億円の企業債の残高に

なります。これらについて、今、言いましたような年間の元利償還の計画を立てて、この残高に対して非常に割合は低いんですが、計画的に償還をしているところでございます。

この企業債残高のピークが平成10年でございました。このときに5,170億円あったのが、毎年返しながら今の4,500億円まで縮減してきているんですけども、いま若林も申しましたように、元金の返すピークは平成17年度でございました。ですから、18、19と、今後は償還の元金も減っていきますし、残高が減ってきているものですから、当然その利息についてもこれは平成2年をピークにいたしまして、かなり減ってきていると。特に16、17、18と顕著に減ってきているという状況でございます。

それから、企業債償還の中に、借り換えの分も含んでいるのかというお話があったんですけども、借換債の約105億円も返すお金の中に含んでおります。これは借り換えですので、資本的収入の企業債の中にも同じ額を計上しております。ですから、実質は収入と支出に計上してある105億円は借換分ということで、これを除くと、各々その金額を除いたものが18年度予算におきます新たな借入額と、それから返す額ということになってまいります。

小川部会長

ほかに何かご意見、よろしいでしょうか。

そうしましたら、平成18年度の札幌市交通事業の予算概要につきましては、今、幾つか委員の皆さんからご意見が出たんですけども、確かに業績的には目標を上回る状況で推移して、以前よりも良い状況になっていることは間違いありませんけれども、市の方からお話ありましたように、現時点でも4,500億円の企業債があるとすれば、これ大変な借金が残っているわけでございます。現状の業績好転に甘えることなく、更に一層の営業改善をよろしくお願ひしたいところだと思います。ただ、現実に計画よりもうまくいっているわけでございます。その辺はきちんと市民の皆さんにもPRをして、交通局の活動についてご理解を得ていただくことも必要なことかと思ひます。その辺で納得を得ていただきながら、一層の改善をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、また後でご意見あるかと思ひますけれども、次の(2)の交通局の実施プラン、これは17年度の報告と、それから18年度の計画と両方ありました。

それから、平成20年度から実施をしますICカードの導入についてということで、(2)と(3)の議題につきましては、あわせて委員の皆さんからご意見をいただきたいと思ひます。この辺につきましては、いかがでございましょうか。

武田委員

2つほどお聞きします。

資料2-2の17ページですが、輸送人員が増えてきたということで、非常に喜ばしいと思ひます。15年から16、17とだんだん多くなっているんですけども、この辺はどんなところに理由があったのか。今後も見込めるのかというところをひとつお伺ひしたいです。

それから、2ページですが、職場が中心となった取り組みで、非常に職員さんが自主的にボランティアをなさって、営業時間終了後に駅ホームとかコンコース、大がかりな清掃を行ってくださっているということで大変ありがたいし、素晴らしいと思います。

ただ、1つ気になるのは、深夜というところが非常に気になっていて、昼間お仕事で疲れていて、それをボランティアに深夜頼っていいのかなと。私どもが交通局に求めるのは、安心と安全でございます。そのときに、余りにも疲労が重なって、寝不足とかがあって、それが翌日のお仕事に差し支えるようなことはないのかなというところを、利用者としては非常に心配です。

小川部会長

今のは、乗車人員がなぜ増えているのかと、その辺の理由はどうなんだということでございますけれども。

事業管理部長

先ほどお話ししましたように、従来は年平均3%程度の減少が続いていまして、それが16年度にはその減少幅が減りまして、17年度には、これ何年かぶりになるんですけれども、前年度の実績を上回るという、そういう結果になりました。私どもとして乗車傾向が増加に転じたというふうに、直ちには判断できないわけですが、先ほど言いましたように、一定の遞減傾向には歯止めがかかったのかなというふうに考えております。

その要因ということについては、私どもなりの分析では、1つには、中央区というか、都心部への人口回帰なり、あるいは都心周辺にマンションが非常に多く建設されるというようなことで、こういった都心部あるいは沿線人口の増加というのが1つ加わるのかなというふうに思っております。

もう1つは、先ほどいろいろ説明させていただきましたけれども、需要喚起に向けたいろいろな取り組みということで、路面電車の1日乗車券の実施であるとか、いろいろな事業との連携というようなことで、需要喚起に取り組んできた成果というものもあらわれてきている部分があるかなと。それから、これはちょっと推計的なところもありますけれども、最近ガソリンなんかが高騰をいたしまして、全体的に車利用から公共交通機関利用にシフトされている方もいらっしゃるのかなと。こんなところが私どもの分析をしている点でございます。

高速電車部長

高速電車部長の柴田でございます。武田委員から2点目のご質問ございました、いわゆる職員の実質的なサービス向上に対する取り組みということで、駅清掃等の業務でございますが、この内容については、職員が自発的にこういう取り組みをしたいというような提案がございまして実施しているものでございます。

具体的な作業に当たりましては、先ほど武田委員からご指摘のありましたように、公共交通に勤める職員というのは、常に安全で、そして安心してお客様に利用していただくということが基本になければならないと思っております。そういったところに支障が生じないように、この作業

に当たりましては、職員がボランティアに従事する場合においては、翌日が必ず休みになる前の日に作業に参加できる人員を募った形で実施しております。したがって、翌日、あくまでも休みということになりますので、直接業務に影響を及ぼすようなことはないということで、自発的に行っております。そして、この清掃業務につきましては、平成17年度におきましては、5駅ということでございまして、全体の49駅の中の数少ない駅でございますけれども、毎日やっている作業ではないということで、ご理解いただけるのかなというふうに思います。以上でございます。

内木委員

ホーム柵の説明がございました。東西線、21年度にホーム柵を取り入れるというような説明でした。基本的にホーム柵、自殺とか事故とかということで、決定版と言えるような大事な施策だと思います。そのほかの南北線、東豊線については、どういう計画をお持ちなのかということをお伺いしたいと思います。

それと、もう1つ私、日常的に使っていて心配だなと思うのは、ホームが1本の例えばさっぽろ駅のようなところは、どうもホームが狭いんじゃないかというようなことが非常に気になっております。一度にものすごい人の移動があるときに、例えばホーム柵をああいうところにつくるとどうなるんだろうと。更に狭くなったり、場合によっては人がふくれて摩擦することはないとは思いますが、人の調整というのはホームでできるんでしょうから、いろいろなことがあるんだろうと思いますけれども、さっぽろ駅、特にああいうところの改良ということはお考えかどうかをちょっとお伺いしたいと思っています。柵に関連してという話なんです。

高速電車部長

まず、1点目のホーム柵の設置計画でございますが、前段説明させていただいたように、東西線については、21年度からのワンマン化を予定してございますので、20年度までには一応設置をする予定になってございます。残りの南北線については、この計画でいきますと、25年度にワンマン化を計画してございます。したがって、その前までには終了すると。残りの東豊線でございますが、これについては、平成30年度にワンマン化を予定してございます。そういったことで、このホーム柵の設置については、順次計画を進めていく予定でございます。

2点目のホームの狭い部分の改修ということでございますが、今現在、具体的な計画というものはございませんが、内木委員からご指摘ございましたように、さっぽろ駅というのは、非常にラッシュ時間帯あるいは日中においても、何か行事があった場合については、大変混雑するというような実態を我々も押さえてございます。そういった中でご利用されているお客様に、転落等が生じないような形で対策を練らなければならないということを私ども感じてございます。そういった中で、直接ホームの拡大ということは、なかなか現実的には厳しいと思っております。その転落防止策として、ちょっと先延ばしになりますが、25年度のときにはホーム柵を設置する中で、狭いホームの中でも事故防止に努めていきたいと考えてございますので、ご理解をいただ

きたいと思います。

大滝委員

ICカードの導入のことについてお尋ねしたいと思います。

大変結構なことばかりが書いてあるんですけども、発行費用というのは、ICカードの場合、どのくらいなのでしょう。

そして、節約される費用については書いてありますが、初期投資というんでしょうか、最初にかかる経費はどうなっているのでしょうか。

また、ウィズユーカードからどのように段階を踏んで切りかえていくのか。年間4億円という節約は、初年度から見込める節約なのか、最終的にそのくらいになるということなのか、そのあたりのことをもう少し詳しく教えてください。

事業管理部長

ICカードについては、先ほどご説明も申しましたように、10か年経営計画の中で導入ということがうたわれておりまして、私どももその計画に沿って準備を進めているところです。メリツ的には、先ほど言ったようなことが幾つかございますけれども、導入経費の部分ですけれども、どの程度見込んでいるのかということですが、この10か年経営計画の中でも、一旦そういった想定はしておりまして、ICカードだけではないんですけども、老朽化に伴う改札機などのいろいろな機器更新を含めて、10か年経営計画の中では、90億円という数字を出しております。ただ、そのうち、ICカードを導入するための機器、システムの費用としては、私どもの試算では、今、約27億円というものを見込んでいます。これらについては、逆に経費が節減できる部分もございますし、それから例えば改札機については、ICカード専用のための改札機になりますと、磁気カードを読むための改札機に比べまして、現在の磁気カードを読み込むものが、約1,000万円ちょっとかかるぐらいな改札機なんですけれども、それがIC専用機になることで、350万円ぐらいの導入経費に落ちます。そういう中では、ある一定のスパンで見れば、ICカードを導入することで、そういったメリットが出てくるのかなと思います。

それから、ウィズユーカードについて、今、発行経費が4億円ほどかかっているもので、その低減も見込めるということをご説明申し上げましたけれども、ウィズユーカードについて、これは一遍になくすということは、なかなか難しいのかなと。特にバス事業とどういうふうに連携していくかということがございますので、バス事業もICカードにのってくるといいですが、バス事業についてもICカードが導入される段階では、ウィズユーカードについては廃止をしていくことができるだろうというふうに思っております。ご質問ありましたように、4億円というのはもしそういう形でウィズユーカードが全体的になくなったときには、そういう経費が節減できるということで、途中段階では、ICカードとウィズユーカードが併存をするような形になりますので、そういう意味では、効果額というのは、少しずつ出ていくという形になります。

小川部会長

今、委員の方からご質問ありましたICカードそのものの発行費用につきましては、たしかJR東日本ですと、500円を利用者の方が事前にお支払いをして、使わなくなったら、その500円がまた戻ってくると。そういう形で一部負担をたしか利用者の方がしたかと思えます。恐らくそんな形になってくるのではないかと思います。

事業管理部長

私どもも今まだ決めているわけではありませんけれども、そういったデポジットの形で、発行する場合には、一定の金額をいただいた上で発行するということになると思っております。

内木委員

ICカード関連なんですけど、交通系でJRと一緒にやるという話は大変結構だと思います。特にSネットさんを中心に実験したときは、おやおや独自路線に行くのかねと心配していたんですが、この話を聞いて安心した次第なんです。首都圏ではスイカとパスネットが統合されたといわれています。JRそれから私鉄と地下鉄系が共通のICカードになると利用者にとって大変な利便がある。多分中央バスさんはまだ決定されていないんだろうと思うんですが、ぜひその辺を、利便性を高めるための積極的働きかけをやるべきだと私は思います。利用者としては、交通機関1つ1つ変わるたびに手間がかかるというのは、えらい大変なこととして、非常に実際に利用した身としては、これは欠かせないというのがございます。それは要望事項としてお願いします。

それと、商業系については、まだ具体的には進んでいないと思われませんが、決済機能をやるということは、そこにおける手数料収入というのは見込めるわけですね。つまりJRと市営交通とどちらが主導権を握ってやるのかということ、非常に大事なポイントになってくると思えます。ぜひ様々な機能を付与して主導権をとり、市営交通発行という形で手数料収入に結びつくといった将来のための布石を打つべきだと、私は個人的に考えております。その辺お考えをお聞かせいただきたいと思いますというふうに思っております。

事業管理部長

まず、バス会社への働きかけの部分ですが、JR北海道とは、たまたまといいますが、発行時期が同じ頃になるということで、それでは従来からの課題であった相互利用を実現していきましょうということで、今、協議を進めているところです。そういう中では、JR北海道はJR北海道でカードを発行しますし、私ども交通局は交通局でカードを発行する。ただ、どちらが発行したカードであっても、お互いの交通機関は乗れるようにしましょうというのが今の整理でございます。

それに加えて、次の問題として、バスの利用ということもあると思います。ただ、これについては、基本的にはバス会社さんがそれぞれの経営判断で、その導入の可否なり、あるいはその時期というものは、判断されることになるのかなというふうには思っております。

ただ、私どもも長いスパンで考えたときには、世の中の動きとして、当然ICカード化が全体

的にされていくだろうということがあると思いますので、そういう意味では、今バス会社さんとも若干話をさせていただいております、仮にいつ入る、あるいはその導入が札幌市交通局と同じ時期でないにしても、やがてはバス会社さんもそういう方向に行くのであろうから、今のうちからある程度そのための準備ということで、後から入ってきて手戻りをして、そのシステムをつくり直すというようなことがないような、そういう協議をしていきたいと思いますということで、今準備をしながら、バス会社さんとも打ち合わせをさせていただいているところでございます。

それから、商業系の利用については、内木委員おっしゃったように、まだある部分では白紙といたしますか、これからどうなるか未定の部分も多いんですけども、商業者の方もかなりこのＩＣカードについては興味をお持ちですし、札幌市全体としても、ＩＣカードを商業利用も含めた地域活性化のためのカードとして位置づけたいというふうに思っております。それから、多分おっしゃっている意味は、そういう商業系の利用の中で、手数料のようなものが入るのであれば、交通局としても商売として、そういうところとうまく連携して、お金をうまく稼ぐ工夫をしたらどうでしょうかという、そういうお話かと思えますけれども、そういう面について、我々としても商業者とこれから協議を進めていきたいなというふうに思っております。

西田委員

大変素朴な疑問ですけども、今のＩＣカードで、ご高齢者とか子供がそれを持ちたいというときには、簡単に分かりやすく入手できるのでしょうか。

事業管理部長

お子さんについてもお年寄りの方についても、基本的には窓口に行ってください、あるいはそういうカード発行機がございますので、先ほどお話ししたように、そこでデポジットの料金を払っていただければ入手できるというシステムになりますし、そこに今度は乗車料をチャージして、１万円になるのか３万円限度になるのか、その辺はありますけれども、チャージをしていただいでご利用いただけると。特にお年寄りの方、あるいは体の不自由な方については、１回１回パスカードから出さずに、パスカードに入れたままタッチをするだけで改札機を通れると。スイカをご利用になった方はお分かりかと思えますけれども、そういう意味では、非常に従来よりも使いやすいものになっているのかなというふうに思っております。

西田委員

稚拙な質問だったんですが、要するに、変わるということは、その流れに意識も変えていかなければいけないというふうに思うんですね。それで、今、私たちがスピード、スピードと、速くすればいいというふうに思っていますけれども、ご高齢者の方は、確かにスピード感があって便利はいいけれども、使い勝手が全然分からないという方々が多くなってきていると思うんです。うろろろしている方が多く見られる現状で、どんどん先にやっていくということが、確かに金額的にもいいことなのかもしれないけれども、それと一緒に、それをきちんと指導してあげるという策も打っていかねばいけないと思うんです。その辺でちょっと気になったものですから質

問させていただきました。

それと、こちらの方にポイントというふうに書いてあるんですが、下の部分ではポイントと書いてありまして、上の方にはエコポイントなどと書いてあるんですが、具体的には、このポイントというのはどのようなものでしょうか。

事業管理部長

まず、高齢者等が使いやすいようにというお話でございますけれども、もちろんスピードということも、ICカードの特徴としてありますけれども、今、私どもで言わせていただいたように、1回1回ケースから出さずに通れるということでは、高齢者の方にもやさしい、そういうカードなのかなというふうに思っております。

それから、ポイントについては、大きくは2つの課題がございます、1つは、今ウィズユーカードを購入した場合には、1,000円ですと1,100円分使える、あるいは5,000円ですと5,500円分使えるということで、1割プラスされたポイントがつくということになります。これをICカードに導入するときに、そういったポイントをどういうふうに扱っていくのか。基本的にはサービスの低下を招かないような形で、そういうシステムを我々としても、ICカードが導入された場合でも、何らかの形でポイントがつくということを考えていきたいなと思っております。

それから、もう1つのポイントとしては、先ほども言いましたけれども、交通系だけではなくて、恐らく将来的にはいろいろな商業系なり、あるいはそのほかの公共交通機関との利用というようなことも出てくると思います。ですから、これについては、まだアイデアの段階ですけれども、例えばクレジットでお買い物をしたら、そのお買い物の額に応じてポイントがついて、それが例えば交通の地下鉄に乗るときに利用できるというようなことを工夫することで、公共交通機関の利用促進にもつながっていくのではないかと、そんなアイデアを持っておりまして、そういうことを今後検討していきたいという意味でございます。

小川部会長

よろしいでしょうか。

西田委員

はい。

小川部会長

交通局の実施プランにつきましては、いろいろなご意見を委員の皆さんからいただいたんですが、安全・安心ということを更に心がけていただいて、一方で、コストの削減ということも要求されているわけですが、安全・安心、それからまた、増収策にも今後より一層力を注いでいただきたいと思います。

ICカードにつきましては、皆さんからいろいろご意見もあったんですが、時代の流れということも当然あると思います。それで、今、委員の方からご懸念がありました、高齢者ある

いはお子様にとって使いやすいのかという点から見ますと、私、東京のICカードを持っているんですが、どこに行ったらチケットが買えるとか、自動販売機にどうやってお金を入れたらいいのかということを考えずに利用できますので、恐らく最初の発行さえすれば、今よりずっと、どなたにも利用しやすくなると思うんです。ただ、一方で、先ほどICカードで27億円の発行費用とございましたけれども、現状よりも費用が節約できる部分があるにしても、必ずお金はかかるものだと思うんです。それで、カード事業といった手数料収入で経費をまかなうという、そういうことに配慮したらどうかということも委員の方からご指摘あったわけです。ただ、一方で、懸念するのは、カード事業となりますと、これは純然たる民営の事業になっていくわけで、公営事業としての交通局には、なかなかその辺は限界があるんだろうと思うんです。

今、JR東日本が、なぜこういったカード事業に張り切っているかといえば、既に交通乗車料の増加が見込めない中で、いかにしてそれ以外の部分で事業収入を図っていくかということで、彼らはどんどんカード事業に走っている部分があるんだと思うんです。ですから、そういったカード事業に参入する際には、今の交通局の公営事業そのものの見直しも含めて考えていかないと、手数料できちんと収入を得るということは、なかなか難しいんじゃないかと思います。

更に、一方では、カード事業者は大分この分野で張り切っているわけですし、その辺の調整も含めながら進めていただければと、ちょっと個人的な意見ですがけれども、思ったりいたします。

事業管理部長

今の部会長のご発言の関係で、ちょっと補足をさせていただきたいと思いますが、まず1つは、高齢者の方にも使いやすいという面では、一旦手に入れば、そういう意味で使いやすいという面もございます。購入のときにかなり手間取るのではないかと、多分委員のご指摘だったと思いますので、その辺については、ICカード導入というのは、交通局にとっても非常に大きな事業でございますので、駅の案内の体制であるとか、そういうことも含めて、その辺きちんとやっていきたいと思っております。

それから、ICカード事業については、当然交通系のサービスというものがベースになりますけれども、例えば商業利用とか、あるいは行政系の利用ということになりますと、これはむしろ交通局の手を離れて、札幌市トータルとしてどういうふうを考えていくかと、そういう検討をしていかなければいけないと思っておりますし、そういう意味では、全体的な調整のセクションとしては、情報化推進部というところがございまして、そこが全体の取りまとめ役をやっておりますし、商業者との関係については、経済局というところがございまして、そこが窓口になってやっておりますので、その辺については、札幌市全体として取り組んでいくと。部会長がおっしゃったように、交通事業としては、当然一定の限界がありますので、そういうものを超えない範囲で、超える部分については、札幌市全体として取り組んでいきたいと思っております。

小川部会長

恐らくカード事業できちんとそこで収入を得るとい形になりますと、今の公営事業の、大げ

さに言えば民営化的なことまで含めたことまで検討していかないと、収支がなかなか好転にうまく結びつけられないところがあるのかなというふうな部分もあるかと思いますので、長期的にカード事業につきましては、単に便利だからいいだけではなく、一方でコストもかかるのであるし、それを活用した新しい利用計画を考えないと、いろいろ難しい面もあるということもご検討いただければと思います。

申しわけありません。既に予定の時間が7分ほど過ぎておりまして、最後の路面電車の活用の検討状況についてのところに入ってよろしゅうございますでしょうか。

それでは、(4)の路面電車活用方策の検討状況についてご意見いただきたいと思います。ただ、資料4にございましたが、路面電車に関しましては、我々この市営調査審議会の中で、資料4の1枚開いた次のページにございましたけれども、既に平成13年に路面電車に対する意見を当審議会の意見としてまとめ、市長に答申をしたという経緯がございます。その中では、経営的に見ると、交通事業としては難しいということを答申してございます。その後、路面電車につきましては、存廃の方向を検討なさせて、市長の意向として、市のお考えとして残していくんだという形で、今、更に存続させる中で、まちづくりに活用していくんだというお話を先ほどご説明いただいたわけでございます。

これにつきまして、委員の皆様から。

星野委員

2、3申し上げたいんですが、困ったなと思って先ほどから聞いていたんですけれども、路面電車につきましては、桂市長さんのときに、今ご指摘のように、何年も前から検討委員会を重ねて、これはかなり難しい問題ですねという段階で止まっていたのかなと。今度は、現在の市長さんになってから存続と。しかも存続のあり方については、ループ化といったような、さっぽろを元気にする路面電車検討会議のなかでも3案ほど話題にのぼっておりますけれども、経済界は真っ向からこれに反対しております。反対ということは、もっと慎重にやりましょうと。先ほどの説明で、路面電車が果たして札幌を元気にしてくれるかと。特に商業者については、むしろない方がいいという極論まであるんです。したがって、そういうことで非常に意見が食い違いましたので、市役所さんと都市再生検討委員会というのができまして、改めてこれは根本から考え直そうと、検討し直そうということになっているということをお知らせしておきます。

ただ、市役所さんの中にも総合交通計画部というのがあって、今日の皆さんは、現場を預かっている方々だろうと思いますけれども、じゃ今後どうするのということは、違った組織でまた検討されているということで、今の再生検討委員会の方には、こちらの方が入ってきてくださっているんですね。ですから、交通事業の方としても、そういう意味で違った意見があるんだということを、ぜひお含みいただきたいということを申し上げて、私の話を終わります。

小川部会長

この委員の中にも何人かいらっしゃるんですけれども、私もこの審議会の部会長としまして、

先ほどの平成13年11月の市長に対する答申の中では、路面電車につきましては経営的に成り立たないと。ですから、もし存続するんであるとすれば、交通事業からは切り離れた形で見直しをしてほしい旨の答申をしました。私もそのときの役目を担ったものでございますので、最近の延伸とかループ化ということについては、若干の違和感がございます。それと商工会議所といった商業者の中にも反対意見、もちろん賛成意見もあるんでしょうけれども、複雑な意見があるということもございました。

ほかの委員の方、いかがでございましょうか。

舟橋委員

確かにもう既に5年たっていますから、状況も変わっていると思うんですけども、言いづらいことですが、市長が人気取りかのように、こういう方向に市議会も認めていったという経緯においては、市議会で結論が出たわけですから、今さら仕方がないことではあります。審議会としては、今、部会長おっしゃったように、その方向だったのではなからうかというふうに思っています。したがって、星野委員がおっしゃったようなことを頭のどこかに置いておいていただいてというふうなことを、私は要望いたします。

島津委員

延長論、ループ化が大分旗色悪そうなのでちょっと弁護しますけれども、前にこの審議会で、市電はもうやめたらどうだという議論があったんですけども、そのときは、もう老朽化しているので、それを直すためにはこれだけの金がかかります。そのお金はなかなか捻出することはできません。つまり現状を前提にした上で存続するかどうかという議論がかなり柱になっていたと思うんです。私も現状のままで存続させるかどうかという議論になれば、これはなかなか大変だろうと思うんです。ただ、今議論になっているのは、現状のままでとどめておいてどうするかという議論ではなくて、もっと前向きに、どうやって活用しようかという議論になって、これが正しい方向でないかと思っているんです。今のままであるからなかなか難しいけれども、例えばある程度思い切った投資もして、利便性も高めて、札幌駅地区と、前から言っているように、すすきのとの間を何とかつなぐ方法をやるということになると、ずっと活用できるんでないか。それで、いろいろ言われていますけれども、環境にやさしいとか、今後どんどん高齢化していく過程の中で、みんな車の運転ができるわけじゃないわけですから、そうすると、市電が使えるということは、年寄りの社会にも非常にやさしいのではないかと。今のうちにやっておかないと、高齢化していくと、ますますそういう設備を整えていくということは困難になってくるのではないかと。そういう意味では、非常に私は方向としてはいい方向で動いているのではないかと。ただ、今のままならだめですよ。だけれども、新しい方向でどうするかと。しかも思い切った投資もして、利便性を高めるという前提であれば、私は決して間違った方向での議論ではないというふうに思っています。

小川部会長

もちろん高齢化社会を迎える中で、あるいはお子さんにやさしい交通体系というのは、これからどうしても必要になってくると思うんです。ただ、それが路面電車が適当なのか、あるいはそのほかの方法があるのかということも、いろいろなご意見が以前もございましたし、ここでなかなか意見はまとまらないんだと思うんです。また、まとめる場でもなくなっておりますので、委員の皆さんのそういった意見を何らかの形で市の方では対応するだろうと思います。

内木委員

経済効率一辺倒の議論というのは、非常に間違いやすいと思っております。市電のあるまちというのは、いろいろ全国にありまして、熊本、高知、北海道でいうと函館。これはまちの顔になっているという現実というのがあると思うんです。それが魅力になり、子供たちにエコ教育をやりというようなことを、1つ押さえておかなければいけないことだと。簡単に経済効率一本でぶった切るとというのは、誠に無残なことだと私は思います。特にこの赤字の9,000万円をどう見るかという。十分それに値する、いわゆる経済効果というのがあれば、広告的効果ですね。高速軌道の地下鉄における赤字とか、様々なことで非常に大きな額でのやりとりで、そこを頑張れば、つまり路面電車ぐらいは楽勝に守れると私は思うんです。少しそういう観点というか、文化的側面からきちんと見た方がいいというのが私の意見です。

高橋委員

私はあって結構だと思うんですよ。ループ化も含めて、現代において、この札幌という都市づくりの一環として、狭い道に、悠々と例えば南1条を走っていると、車で走るといって、レールのところまで走らなければならんとか、いろいろなこともあったりするので、歩道との関係とかそんなことも含めて、総合的にこういうものが出ているわけですから、よりいいものにみんな考えて、都市づくり、札幌というまちに行くと電車が駅前にあるんだというスタイル、これをもう一度考える必要があるんでないかなというふうにして、ぜひ私は進めていきたいという感じがします。

西田委員

私は、近年、全然なつかしいところがないなと思って悲しく思っているんです。それで、電車というのはすごくなつかしくて、心なごむものだと私は感じているんです。ですから、安全・安心という安全は確かに数値的なことですが、安心という心のゆとりの問題があると思いますので、ぜひ子供たちに、この心の部分を育てるためにも、今、赤字かもしれないけれども、赤字にしない方策をみんなで知恵を出して、ぜひそのまま残していただきたいと思っています。

島津委員

ロマンだけではなかなか説得できないと思うんです。きっちりちゃんと採算ベースも考えていかなければいけない。そのためには、投資効率を高めるためにも、どういう投資をするかというようなことも、かなり厳密にやってもらわなければならない。例えば今、駅前で地下工事をやる

とかと言っているでしょう。もし駅前を続けるときには、あれ一緒にやった方がずっとコストダウンになるんじゃないですか。そういうようなことも検討する余地だってあり得るわけでしょう。何十億も違うかもしれませんが、ひょっとしたら。だから、延ばすとか延ばさないとか、ループ化にするとかどうかというのをさっさと結論を出して、どういうルートでやるのかと。もし駅前でやるんだったら、駅の地下道をつくるのは何とか局の何とかだというんでなくて、一緒になって、ちゃんとどうやったら効率化できるかというのを検討する余地もあるだろう。それから仕事の中身についてもいろいろ委託する、さっき人件費の問題もありましたけれども、委託したことによって、地下鉄なんか随分よくなったでしょう。国内のあちこちの交通機関に乗ることありますけれども、大体だめなのは県営バスとか県営交通とか、そういうところは大体だめです。民間の方がよっぽどサービスはいいんです。そういうことを考えると、まだまだコストを下げ維持するという工夫もできるはずなので、そういうことをもう少し検討してもらえれば、もっと説得力あるものになるんでないかなというふうに思っています。

小川部会長

時間ももう20分超過しております。私の個人的な意見を申し上げますと、いろいろ存続かどうかということのアンケート調査もなさってきたわけですがけれども、今後はきちんと都心部にどのような形で、どこを具体的に電車が通るのか、その路線図もきちっと出していただいて、それに対してどれくらいのコストがかかるのか、投資が必要なのかということもきちんと数字を出していただいて、もう一度市民の皆さんのご理解、納得を得て結論を出していただくことが望ましいと思っています。これはもちろん文化的な視点も必要でありますし、そういった観点も踏まえてご検討いただければと思います。

当時、平成13年のときには、今の路面電車を維持するだけでも、老朽化あるいは低床化のために約90億円のお金がかかるんだと、そういった説明もございまして、とても財政負担に耐えないということで、そういう背景のもとに、いろいろご意見をいただいて答申を出した経緯がございまして。そのときと、また事情はもちろん変わっているわけですがけれども、便利なものには必ずコストがかかりますし、我々が想像する路面電車が駅前通りをもし通るんだとすれば、駅前の道路の交通体系をかなり変えないと、現実的に物理的に難しいものだと思います。もしほかの路線を選ぶんだとすれば、それは本当にまちづくりに貢献するものなのかということも再度検討が必要かと思うんです。ですから、具体的な青写真を出して、コストも算定して、それでもなおかつ市民の生活にとって便利なんだというきちんとした市民の賛同を得ていただかないと、後世に残す赤字になってはいけないと思います。これは私の個人的な意見ですがけれども、この辺はよろしくお願ひしたいと思っています。

舟橋委員

要望としまして、表示板とか案内板について、交通局で増やされて、非常にこの点はサービスという点でよかったと思うんですが、例えば具体的に言うと、私が利用しているのは、バスセン

ターの東側の改札口です。そこに表示板は確かに新しく増えてはいるんですが、ほかのところでも増えてはいます。ですが、一般利用者からすると、例えば改札口を出てきて、やはり目線というのは真正面にいくと思うんです。ところが表示板が増えたのは右側の壁です。正面には自動販売機が置かされている。それは逆にしたら、より一層いいんじゃないかと思うんです。そういうようなこともちょっと検討するか、考えていただければと思います。

小川部会長

まだ皆さんのご意見はいろいろあると思うんですけれども、我々のこの委員の任期は今日が最後の審議会ということでございまして、8月に委員の改選が行われるということで、もう時間過ぎてしまったんですけれども、ここで任期最後でございますので、どうしてもこれだけはお話ししたいというご意見がございましたら、どうぞお話いただければと思うんですけれども、いかがでございましょうか。

星野委員

地下鉄も電車もバスもJRも道路も、有機的に結びついていないなという印象を持っています。具体例を言いますと、この市電路線図をちょっと見ていただきたいんですが、静修学園からずっと地下鉄と並行して走っていますね。それから西15丁目から西4丁目まで地下鉄と並行しています。ですから、電車を存続するのは私は賛成です。けれども、今のまま残す必要はないんじゃないか。例えば静修学園と幌平橋をつなごうとします。それから西15丁目でもいいですけども、それと西18丁目の地下鉄駅をつなごうとします。そうすると、地下鉄と電車がループ化されます。それから、先ほど観光の話がされましたけれども、じゃ、なぜ山麓駅とロープウェイ入り口が離れているんですか。ロープウェイ入り口といていながら、300メートルも400メートルも歩かせるというのは、これは観光客に対して全然やさしくないんですね。これはロープウェイを延ばすか、電車を通すか、そういう総合交通という視点を持たないと、いつまでたっても乗車料で、地下鉄も電車もまかなうことができないと、そういうことを申し上げたいんです。

武田委員

市電に、やっぱり見た目9割とあるのは、物も同じだと思うんですけれども、女性の運転手さんがいればいいなと。いるんでしょうか。楽しいかなと思うんですが。

高速電車部長

今現在、女性職員配置が2名おりまして、そして現在教習中が1名ということで、8月の中旬過ぎには、女性職員の運転手が3名になる予定でございます。

武田委員

すてきな制服で走ってくれば楽しいです。

大滝委員

財団法人札幌市交通事業振興公社というのは、駅業務の委託を受けてお仕事しているわけですが、具体的にどういうことをやっているところで、交通局との人的な関わりというのは、どんな

ふうになっているのでしょうか。

事業管理部長

交通事業振興公社、駅業務の受託先ではありますけれども、それ以外にもいろいろ交通局に関連した業務というのは、仕事をやっていただいております、例えば案内センターの運営であるとか、あるいは定期券の発行であるとか、そういうような形で、むしろ交通局自らやるよりも、そういったところをお願いをした方が合理的にできる、あるいは民の感覚を生かしてできるというようなものについてお願いをしているところです。そういう中では、交通局の職員というか、市の職員が何人が派遣をされておりますけれども、当然こういった財団については、自ら独立して運営できるような状況になるのが理想的でございますので、そういった派遣については、順次引き揚げていくというようなことで考えておりますし、それから駅業務を委託する中では、非常に人力的にも多くなっております。逆に言うと、その分、交通局の職員が削減されていると、そういう両方の効果もございますので、ある意味で言うと、交通局と財団とが、札幌市の交通事業、公営事業を支える車の両輪というような位置づけで、私どもは考えているところでございます。

小川部会長

それでは、申しわけありません。不手際で時間が延びてしまいました。

委員の皆様には、恐らく今日が任期の最後の審議会になるかと思えます。2年間の任期だったかと思えますけれども、ご協力、いろいろありがとうございました。

それでは、私の方からは終わりたいと思えます。

4 閉 会

交通事業管理者

熱心に貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。ただいまお話をお聞きしますと、2年間の任期の今日が最後だということでございまして、この間、大変お世話になりましたことを、この場をおかりしまして、厚くお礼を申し上げたいと思えます。

特に今日の貴重なご意見の中には、路面電車についてのご発言が結構ございました。路面電車につきましても、この審議会のご意見をいただきながら、段々の経過の中で、現在の路面電車を存続させるということで、そして、先ほどからございました経済の問題、それから商業者との関係、そういったものも総合交通計画の方でもいろいろと対応されておりますし、この検討会議の中でも、議論されているところでございます。そういった中で、都市の装置として、まちの装置としての路面電車がよりよいものになっていくように、8月の審議会の方からのご意見をいただけるものと期待をいたしているところでございます。

そのようなことで、私どもも検討会議の一員として、よりよい路面電車ということを目指して、総合交通計画と、それから委員の皆様方のご議論をいただきながら進めていきたいなと、このように思っているところでございますので、どうぞご理解をいただきたいなと思っております。

そのほか、ご意見等につきましては、今後の交通事業の最大の目的でございます安全運行の確保、サービスの向上、そしてお話にもございましたが、経営が健全化されていくというか、そのサービスや安全運行によって、経営が更によくなっていくというようなことを目指して、私ども職員一同頑張ったいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、どうもありがとうございました。