

札幌市営企業調査審議会 平成27年度第1回交通部会

日 時 平成28年1月27日(水) 午後1時31分～午後3時6分

場 所 交通局本局8階講堂

出席者 委員 10名

高野部会長、大平部会長代理、加藤委員、斉田委員、齋藤委員、
笹川委員、高田委員、田作委員、吉岡委員、吉田委員

(欠席1名 川端委員)

市側

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
その他関係課長等

平成27年度第1回交通部会

1 開 会

●高野部会長

それでは、定刻になりましたので、札幌市営企業調査審議会の平成27年度第1回交通部会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

まず、欠席委員の御報告でございますが、11名中お一方、川端委員が所用のため欠席する旨の御連絡を頂戴しております。

また、吉田委員におかれましては、連合北海道札幌地区の事務局長の交代ということでございまして、1月12日に就任されております。

今回が初めての出席ということになりますので、一言御挨拶を頂戴できればと思います。

●吉田委員

ただいま御紹介いただきました連合北海道札幌地区連合会で事務局長になっております吉田と申します。

本日の会議から委員として参加をさせていただくということでございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●高野部会長

よろしくお願いいたします。

2 交通事業管理者あいさつ

●高野部会長

それでは、議事に入ります前に、本日の部会の開催にあたりまして、相原交通事業管理者様より一言御挨拶を頂戴したいと思います。

●相原交通事業管理者

皆様、初めまして。

昨年5月に交通事業管理者に就任いたしました相原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

平成27年度第1回の交通部会の開催にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様には、大変お忙しいところ、そして、お足元の悪い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

皆様におかれましては、日ごろから札幌市の交通事業に対する御協力、そして御理解を賜りまして、重ねてお礼を申し上げます。

この交通部会につきましては、例年ですと、第1回目を6月ごろに開催し、当年度の予算につきまして御審議をいただいているということでありまして、昨年は統一地方選挙の関係で、3月にそれを前倒しさせていただいております。その結果として、今回が今年度の第1回目となっているということになります。

そのようなこともございまして、私を含めた新体制での御挨拶が遅れましたこととお詫び申し上げますとともに、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

このたび皆様の御理解、そして御協力のもとで、昨年12月20日に路面電車の西4丁目停留場とすすきの停留場をつなぐ路線の環状化、いわゆるループ化という事業を開業することができました。大変ありがとうございます。

このループ化を機に、より一層利用者の利便性が向上するとともに、都心の回遊性が高まり、駅前通の魅力も向上し、まち歩きをより気軽に楽しむといった、そういうことができるようになりましたので、委員の皆様におかれましても、ぜひ御利用いただければと思っていますところでございます。

地下鉄につきましては、現在、東豊線の新型車両の導入を進めておりまして、あわせて東豊線には可動式ホーム柵というものを設置してまいります。そのほか、高架駅の耐震工事、そして老朽化した施設整備の更新というものを計画的に実施するなど、安全対策を進めてまいりたいと考えております。

ソフト面につきましても、列車火災等を想定いたしました乗客の避難誘導や負傷者救護など大規模な訓練を実施し、輸送の安全確保に努めているほか、意欲ある職員のプロジェクト組織によります地下鉄駅名所巡りマップの作成など、新たな企画の実施などにも取り組んでいるところでございます。

交通局では、平成26年に策定いたしました5か年計画でございます札幌市交通事業経営計画のもと、引き続きお客様に安心して快適に御利用いただくための工夫を重ねながら、市民と交通局とが共有できる目標として掲げました、1日当たりの乗車人員、地下鉄60万人、そして電車2万5,000人の達成に向けて、本年もさまざまな取組を進めてまいりたいと存じます。

本日の議題は、平成26年度決算の概要と路面電車のループ化についてでございます。

地下鉄及び路面電車の平成26年度決算と、今回開業いたしましたループ化の概要につきまして御説明をさせていただきますので、市営交通事業の運営について、皆様から忌憚のない御意見を頂戴いたしますようよろしくお願いいたしまして、私からの挨拶といたします。

3 議 題

(1) 平成26年度決算の概要について

●高野部会長

それでは、早速議事に入らせていただきます。

今日の議事につきましては、お手元の議事次第にございますように2つでございます。

1つ目が平成26年度の決算の概要、2つ目が路面電車のループ化ということでございます。特に路面電車のループ化については、非常にいろいろなところでも取り上げられておりました、皆様方もいろいろな形で御興味や御関心が強いところだと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局より御説明を頂戴したいと思います。よろしく申し上げます。

●菱谷事業管理部長

事業管理部長の菱谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題に入ります前に、本日の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず、会議次第、座席表、委員名簿がお手元にあると思っております。

次に、資料といたしまして、平成26年度札幌市交通事業決算の概要の資料と、路面電車ループ化事業の概要と今後の運行形態などについての資料の2点がお手元にあるかと思っております。

そのほかに、本日は御説明を割愛させていただきますが、参考といたしまして、さっぽろの市営交通2015年版、安全報告書2015年ダイジェスト版、路面電車のループ化で変わることを、また、新聞等でも話題になりましたが、まち歩きをしていただくということで作成いたしました名所巡りマップ、それと安全ガイドの日本語版、安全ガイドの英語版の6点を参考の資料としてお手元にお配りしているところでございます。

資料等、何か不備などはございませんでしょうか。

それでは、最初に資料1の平成26年度決算の概要について、私から御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1ページ目をお開きいただきたいと思います。

左側の表では、平成26年度の予算と決算を比較しております、その表の右側のグラフは、平成26年度決算の収支の内訳をできるだけ分かりやすい形ということであらわしているものでございます。

左側の表の網掛け部分でございますけれども、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ます、その下の資本的収支差引は、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が年度末の資金の状況をあらわしている欄でございます。

また、表の頭は左から右に予算、決算、そして差引額となっているところでございます。

なお、予算、決算ともに消費税込みの数字で整理をさせていただいております。

それでは、まず軌道事業会計の収益的収支から御説明させていただきます。

左側の表の中ほどの網掛け部分、収益的収支の欄にありますとおり、予算が7億9,400万円の赤字に対しまして、決算は6億9,100万の赤字となっており、1億300万円好転しているところでございます。

好転の主な要因といたしましては、営業支出において経費などの縮減に努めた結果、不用額が生じたことによるものでございます。

収益的収支の内訳につきましては、資料右側の上段にありますとおり、収益的収支のグラフを御覧いただきたいと思っております。

主なものといたしましては、収入では、乗車料が10億8,700万円、支出では、人件費が6億8,600万円、経費が4億4,000万円となっているところでございます。

なお、右側にごございます特別損失の7億3,700万円につきましては、地方公営企業会計基準の見直しにより、平成26年度から新たに退職給付引当金を計上したことによるものでございます。

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掛け部分です。資本的収支差引の欄にごございますとおり、予算が1億6,400万円の不足に対しまして、決算は1億6,200万円の不足となっているところでございます。

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とおり、資本的収支のグラフを御覧いただきたいと思っております。

主なものといたしましては、収入では一般会計補助金でございます。これは、例えばループ化の工事費などの一般会計からいただいている部分の補助金でございます。それと、支出では、建設改良費が14億1,100万円となっているところでございます。

最後に、資金の状況についてでございますが、左側の表に戻りまして、ただいま御説明いたしました収益的収支、資本的収支差引に当年度分損益勘定留保資金などを合算いたしまして、当年度資金過不足額を算出いたしますと、予算が7,400万円の不足に対しまして、決算は700万円の資金残となっているところでございます。

これに過年度分資金過不足額を合算した結果、一番下の網掛けの部分にあります累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は、予算が6億8,400万円に対しまして、決算は7億6,500万円となっておりまして、8,100万円の好転となっているところでございます。

続きまして、2ページ目の業務量を御覧いただきたいと思っております。

まず、営業キロ数は、前年度と変化はございませんが、在籍車両数は、新型低床車両の導入に伴いまして、1両増加しているところでございます。

また、運転キロ数につきましては、乗客増への対応のために出庫台数を増やしたことなどによりまして、前年度比較で0.1%増となっているところでございます。

1日平均の輸送人員は、定期券利用者の増加や沿線の人口増加などによりまして、前年度に比べ1.6%増の2万2,292人となったところでございます。

乗車料収入につきましては、平成26年5月をもって、ウィズユーカードの新規発売を停止したため、過年度に販売された分が利用されたことに伴いまして、前年度より3.6%減の10億8,649万5,000円となっているところでございます。

次に、3ページ目の主要事業の概要を御覧いただきたいと思っております。

これは、建設改良事業と、その財源を記載しております。

主な事業の内容について右に記載しておりますが、安全の確保といたしまして老朽化施設の改修を行ったほか、まちづくりへの貢献といたしまして、ループ化関連工事がございます。

なお、左側の表の上段にございます建設改良費の予算、決算の差引額、予算が約34億円で、決算が約14億円で、差引が20億2,347万5,000円とありますけれども、このうちの19億900万円につきましては、ループ化関連工事として、平成26年度から平成27年度に繰り越して執行をさせていただいているものでございます。

また、快適なお客様サービスの提供といたしまして、運行情報モニターを導入したところでございます。

このたび、新設の狸小路停留場と、今回新しくなりました西4丁目、すすきの停留場につきましても、今年度、ループ化開業に合わせて設置をしたところでございます。

最後に、4ページ目の過去5年間の傾向を御覧いただきたいと思っております。

まず、左側の上のグラフでございますけれども、1日平均乗車人員につきましては、平成23年度以降増加傾向にございます。また、乗車料収入につきましても、先ほど御説明いたしましたとおり、平成26年度決算はウィズユーカードの関係で、前年度よりも減少して見えますけれども、これも同様にほぼ右肩上がりの傾向にあると認識しているところでございます。

また、経常収支につきましては、右上のグラフのとおり、平成26年度の決算は、経常利益を計上しているところでございます。

ただし、その右側にございます平成27年度予算では、費用負担のあり方の見直しに伴う一般会計からの補助金の見直しや、電気料金の値上げなどもございまして、2億3,400万円の赤字となっているところでございます。

また、その下に累積欠損金を記載しておりますけれども、平成26年度は、地方公営企業会計基準の見直しによりまして、先ほど申しました退職給付引当金を特別損失に計上し

たため、累積欠損金は2億3,700万円となっているところでございます。

また、左下にございます企業債につきましては、老朽化施設の更新を実施している関係から、発行額、残高ともやや増加傾向にあるところでございます。

最後に右下でございます。資金につきましては、平成26年度決算は、前年度より好転しているというような状況でございます。

続きまして、5ページ目でございますけれども、高速電車事業会計の決算総括表でございます。表とグラフの見方は、先ほどの軌道事業会計と同じでございます。

まず、収益的収支についてでございます。

表の中ほどの網掛け部分、収益的収支の欄にございますように、予算が6億3,300万円の赤字に対しまして、決算は8億円の黒字となっております。14億3,300万円好転しているところでございます。

好転の要因といたしまして、営業支出の部分では、人件費や経費の縮減に努めた結果、不用額が生じたこと、また、地方公営企業会計基準の見直しに伴いまして、営業外収入に、これまで固定資産の取得財源として資本的収入で受けておりました補助金などを、この長期前受金戻入として計上してございまして、その計上分が増額となったことなどによるものでございます。

なお、収益的収支の内訳につきましては、資料右側の上段にございますグラフを御覧いただきたいと思ひます。

主なものといたしましては、収入では、合計約484億円のうち、乗車料収入が371億1,600万円を占めているところでございます。

支出では、経費が132億8,600万円、減価償却費が153億1,400万円となっているところでございます。

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掛けの部分、資本的収支差引の欄にありますとおり、予算が207億5,400万円の不足に対しまして、決算は210億4,000万円の不足となっておりまして、2億8,600万円の不足の増となっているところでございます。

なお、資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にございますとおり、このグラフを御覧いただきたいと思ひます。主なものといたしましては、収入では、企業債借入が147億5,500万円、支出では、建設改良費が117億8,800万円、企業債の元金償還が303億8,700万円となっているところでございます。

最後に、これらを含めた資金の状況でございますけれども、ただいま御説明申し上げました収益的収支と資本的収支差引に当年度分損益勘定留保資金などを合算しましても、なお資金が不足いたしますことから、更に、下から2段目にございますように資金手当とい

たしまして資本費負担緩和分企業債を22億5,600万円発行したところでございます。

その結果は、一番下の網掛け部分、累積資金過不足額のとおり、年度末の収支差引で2,400万円の資金残となっておりますが、この2,400万円は平成27年度への繰越工事資金でございまして、実質過不足はないということになっております。

続きまして、6ページ目の業務量でございます。

地下鉄の営業キロ数は、前年度と変化はございませんが、在籍車両数は、東豊線の車両更新に伴いまして1編成4両を廃車しております。これは、前倒しして1編成分だけ廃車しているという意味でございます。

運転キロ数につきましては、お客様の利便性向上のための東豊線ダイヤ改正や、新型車両の試運転などによりまして、前年度比較で0.1%増となっているところでございます。

1日平均の輸送人員でございすけれども、59万4,625人となっております、これは定期券利用者の増加などから、前年度と比べて1.5%増となっているところでございます。

乗車料収入でございすけれども、先ほど御説明いたしましたとおり、ウィズユーカードの過年度販売分が利用されたことに伴いまして、前年度より1.3%減の371億1,592万6,000円となっているところでございます。

続きまして、7ページ目の主要事業の概要でございす。

主な事業の概要につきましては、右側を御覧いただきたいと思っておりますけれども、まず安全の確保といたしまして、東豊線車両ですが、これは9000形と申しておりますけれども、3編成更新しております。これは平成28年度に全20編成の更新が完了する予定になっております。

また、南北線南平岸駅の耐震工事が完了し、今後も順次工事を実施していきまして、平成30年度に南北線全高架駅の耐震改修工事が完了する予定となっているところでございます。

そのほか、ホームへの転落防止対策工事、ホーム階防火戸設置工事、その他の老朽化対策を実施したほか、まちづくりへの貢献といたしまして、大通駅の交流拠点整備事業などを行いました。

また、快適なお客様サービスの提供といたしまして、券売機等の更新を行った結果、建設改良費総額で、左側の上の表にございすとおおり、117億8,840万6,000円となっているところでございます。

それと最後でございすけれども、8ページ目の過去5年間の傾向でございす。

地下鉄の過去5年間の傾向を簡単に御説明させていただきたいと思っております。

まず、左側上のグラフにございますように、1日平均の乗車人員につきましては、平成23年度以降、おかげをもちまして、これも増加傾向にあるところでございます。

また、乗車料収入については、先ほど御説明いたしましたとおり、平成26年度には前年度より減少するというはございましたけれども、トータルで見ますと右肩上がりの傾向にあると認識をしております。

また、経常収支は右上のグラフにございますとおり、経常利益を計上し続けておりまして、その下の累積欠損金でございますけれども、それも着実に減少している状況でございます。

また、左下のグラフでございますけれども、企業債につきましては、これまでと同様に企業債残高の縮減に努めているところでございまして、平成26年度決算では3,163億円、平成27年度予算では3,078億円という状況でございます。

最後に、資金につきましては、右下のグラフにございますとおり、平成25年度に引き続き資金不足は発生していない状況でございます。

以上で、御説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

●高野部会長

ありがとうございました。

市電と地下鉄それぞれ部門ごとに分けて御説明いただきました。

どちらの部門でも結構でございます。御質問等ございましたら、お願いしたいと思えます。

いかがでしょうか。

田作委員、お願いします。

●田作委員

田作でございます。

3ページにあります軌道事業会計の運行情報モニターの導入についてですが、利用させていただいて非常に便利であると感じたのですが、このモニターの情報というのは、他国の言語、要は英語であるとか中国語、ハングル文字とかに対応しているのですが、それに対して、低床車両に乗せていただいたら、文字の言語がこの情報モニターとイコールにはなっていない部分がありました。英語と日本語の表記だけの内容になっているということです。せっかく情報モニターも入れたので、完全にリンクさせることは難しいとは思いますが、せめて言語くらいは合わせた運用をしていただきたい。

つまり、情報モニターの方は4つの言語があるけれども、車両の方は2つの言語しか僕には見えなかったもので、車両の方も4つの言語にすることについて、御検討をお願いしたいです。

●高野部会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか、事務局の方で。

●東川高速電車部長

高速電車部長の東川でございます。

利活用関係のモニターについてはインターネットにも上げているのですが、車両用とモニター用の元となるデータをつくっているところが違いまして、今すぐには整合をとるといのはなかなか難しいと思っております。ですが、将来的には当然ながらそこも一致させるような形で取り組んでまいりたいと思っております。

●高野部会長

これは、市電も地下鉄も、多言語という意味では同じように考えられますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにいかがでしょうか。

高田委員、お願ひします。

●高田委員

高田と申します。よろしくお願ひします。

今、決算の御説明をいただいたのですけれども、以前に札幌市交通事業の経営計画というものを策定しておりまして、経営は順調だということなのですが、これと比較して特に乖離したところはなかったのか、概ね計画どおり進んでいるのか、教えていただきたいと思ひます。

●高野部会長

重要な御指摘ですね。

よろしくお願ひします。

●柳沼経営計画課長

経営計画との関係でございますけれども、経常収支の関係で申し上げますと、計画を立てたときから、電気料金の値上げですとか、労務費の単価のアップ、資機材費の上昇などということが、その後発生している関係がございまして、経費が増加しているという傾向が一つございます。そのような関係もございまして、基本的には費用が増加してきている面がございまして、収支的には計画に載せさせていただいている内容よりも、悪化をしている要素が一つございます。

それと、会計制度の見直しがございまして、減価償却費が少し増えております。また、先ほど御説明の中で申し上げたのですが、過去の設備投資に関わって、資本的収入として補助金等を受けているものがございます。それを減価償却に合わせまして収益化、収入計

上を営業外収益の方でさせていただく、そういう仕組みが新しく平成26年度から導入されておりますけれども、そちらの方が、実際にその前段階で想定してつくっていた計画に比べますと、若干その数字が変わっているという要素もございまして、経常収支上は悪化をしている要素がございます。

●高野部会長

よろしいでしょうか。

●高田委員

はい。

●高野部会長

経費が増ということですが、乗車人員等についてはいかがでしょうか。収入というか、特に利用客の方ですね。大体見込みどおりというところでしょうか。

●菱谷事業管理部長

全体の傾向といたしましては、計画を上回る乗車人員はほぼ確保できているのですが、例えば平成26年度の先ほどの決算、

●高野部会長

ウィズユーカードのことですね。

●菱谷事業管理部長

そういうようなこともございまして、収入では若干計画から落ちているところもございまして、乗車人員などにつきましては、概ね堅調に計画を達成できていると思っております。

●高野部会長

高田委員、お願いします。

●高田委員

追加で、もう一つ教えてほしいのですが、先ほど電気料金が大幅増えてきているというお話をいただきましたけれども、電気料金の自由化の関係で、札幌市は入札を行うというお話を新聞紙上で見たのですが、電車の場合、相当電気を使うと思うのですが、自由化した場合、どれくらいの経費の節減につながるものなのか、実施するかどうか分かりませんが、実施した場合にどのくらい節電になるものなのでしょうか。入札してみなければ分からないといえ、それまでなのでしょうけれども、もしお分かりになれば、概数で結構ですのでお教えいただければと思います。

●富澤技術担当部長

技術担当部長の富澤でございます。

電力料金のございですが、札幌市の方では、今御指摘のございしましたように、自

由化に伴って、北電に限らずさまざまなところから競争によって安い電力供給を受けようと、そういう動きを現在進めておりますが、私どもの、特に地下鉄、路面電車もそうなのですけれども、非常に電力の負荷というか容量が大きいものですから、なかなか現在のところは、地下鉄の電力を北電以外のところで供給できるという、そういった事業者がないというのが現状でございます。

路面電車の方も、過去にも調査したのですけれども、地下鉄と比べるとかなり規模は小さいのですけれども、ただ、ピークがラッシュ時に非常に集中するとか、そういった変動が非常に大きいというようなことがございまして、なかなかそういった変動まで担保できるような事業者がないというのが実態でございました。

今後、新たな事業者もいろいろ入ってきておりますので、そういった動向も見ながら、十分鉄道事業、軌道事業に対応できる事業者が出てくれば、実際のそういった競争ということも可能になっていこうかと思っておりますけれども、現状ではそこまでは難しいというのが実態でございます。

●高野部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

笹川委員、お願いします。

●笹川委員

市民委員の笹川と申します。

交通事業経営計画のお話も出たものですから、決算の概要とほんの少し外れるのですけれども、交通事業経営計画の23ページの快適な環境整備に係る部分なのですけれども、トイレの改修、きれいで使いやすくの進捗状況なのですけれども、残駅数と駅名について教えていただきたいことと、トイレの設備改良、手洗器の自動水栓化、洋式トイレの温水洗浄便座設置等の検討及び着手状況について教えてください。

また、計画どおり、順次よろしく申し上げます。これにお答えいただければ、ありがたいのですけれども。

●高野部会長

資料はございますか。

●柳沼経営計画課長

トイレの改修の関係の方だけ、私の方からお答えさせていただきたいと思っております。

トイレの改修につきましては、計画前にあと残り8駅の改修が必要という状況でございまして、平成26年度末の状況であと残り6駅となっております。基本2駅ずつ進めておりまして、平成27年度も2駅の改修をして、平成30年度末までには全て改修を終える

予定でございます。

●**笹川委員**

残駅も分かりますでしょうか。

●**東川高速電車部長**

残駅は、今調べているのですけれども、設備改良の方をお話しさせていただきたいと思っています。

経営計画の23ページの部分なのですけれども、平成28年度、したがって、来年度に設計その他着手に入りまして、予定どおり平成29年度、平成30年度で全駅のトイレの設備改良を行うという工程で、計画どおり進んでいるところでございます。

●**高野部会長**

残駅をお願いします。

●**柳沼経営計画課長**

現在平成27年度では、ひばりが丘駅と南郷13丁目駅の改修をさせていただいておりまして、平成28年度、平成29年度で行う4駅につきましては、東豊線の元町駅、東区役所前駅、北13条東駅、それと東豊線の大通駅を予定しております。

●**高野部会長**

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

ほかにいかがでございましょうか。

●**大平部会長代理**

利用客を増やすという観点で、基本的にはその増やし方としては、既存の市民のバスや車からの転換というようなことと、もう一つは観光客を取り込むという側面があるのだらうと思います。それで、いわゆる観光客をどう取り込んでいくのかという部分に関して、例えば名所巡りマップというのは非常に面白いなと感じておりました。

それで、観光についての観光客を取り込むというような施策がもしおありのようでしたら、そこについて、もしくはこれから先そういった観点がおありになるのかということをお聞かせいただきたい。

先ほどのモニターの言語表示に関しましても同じことで、あれは多分外にあるものと違って、中に入ってから分からないという状態というのは、言ってみれば、満足、不満足でいうと不満足を形成してしまうので、極めて重大な問題であると思うのです。ですから、その辺のところ、今非常に口コミで広がるときでもありますので、計画をどのように考えていらっしゃるのかということをお聞きしたいと思っています。

●**高野部会長**

観光客の集客方法ですね。お願いします。

●菱谷事業管理部長

交通局のほかに、例えば観光部局だとか経済局とかいろいろ、そういうところを担当している部局がありまして、そこはいろいろ連携しながらやっているのですが、そういった例示でお話を申しますと、例えば観光客というのは、今主要な駅に無料Wi-Fiの設置を今年度完了いたしまして、それはさっぽろ駅、大通駅、すすきの駅はもちろんのこと、円山公園駅や端末駅、そういったところをなるべく利便性をよくするような工夫を観光部局と一緒にやっております。あと路面電車のことで申し上げますと、今ループ化を契機に観光客にも乗っていただきたいと私どもは思っております、例えばロープウェイを利用して、藻岩山観光とのタイアップもいろいろ考えているところでございます。こちらは先ほどお話しした情報利活用システムにも、そういった情報は載せていきたいと思っておりますが、あそこのロープウェイも藻岩山観光が今、新3大夜景というものを去年の10月に発表したこともありまして、そういったことと相乗効果を狙って、その辺のPRをしていきたいというようなことも引き続きやっております。そのようなことで私どもとしても、市民のみならず観光客に喜んでいただくということで取り組んでいきたいと思っております。

●大平部会長代理

予算的にもそういった項目を例えば立てるとか、何かどこかに入り込んでいる予算だと思うのですが、明確にしていくことによって、少し意識が変わってくるのかなというように感じたことが、御質問の趣旨でございます。

もう1点よろしいでしょうか。

●高野部会長

どうぞ。

●大平部会長代理

最初に管理者からのお話の中で、意欲ある職員が名所巡りマップなどをおつくりくださったというところで、本当に素晴らしいなと思っております。前管理者も、改善活動ということをおやりになっているということで、私は非常に感銘を受けまして、素晴らしいなど。行政というのは、改善という言葉とちょっとあれなかなと思ったのですが、管理者は本当にそういうことをおっしゃっていたので、非常に私は感銘を受けまして、今日最初のところで、相原管理者から、意欲ある職員という言葉で最初の御挨拶でいただいたもので、これまた非常に高くこれを仕組みとして評価なさって、お進めくださるのだろうということを感じ取ったわけです。

ぜひ、これはお願いとして、そういった改善もしくは提案とか、そういったことの仕組みというのは、特に我が国の場合は、トップダウンで行われるということでない、なか

なか実行しにくい部分があります。それから、部下の責任を上司がとるといふ、これは前回も申し上げましたけれども、横浜市長の林文子がやっている部分、ぜひ今後とも部下の方がどんどんチャレンジできるような、提案できるような、そういった接し方をお続けいただければなど、これはお願いでございますけれども、少し時間がありましたので発言させていただきます。どうもありがとうございます。

●高野部会長

よろしくお願ひしたいと思ひます。

●相原交通事業管理者

私、5月に参りまして、今御指摘のあったようなことも含めて、本当に交通事業ですので、何よりも安全運行というのがまず基本になります。それを含めて、職員がそれぞれの分野で垣根なくいろんなものに取り組むという姿勢は、非常に高く評価していいのではないかと考えております。逆に、そういうことをもって組織内のコミュニケーションというものは図られまして、それが逆に安全にフィードバックしていくようなところがありますので、私としてもそのことは非常に重要に考えておりますので、今後とも努力してまいりたいと思ひます。

●高野部会長

ありがとうございます。

先ほどの観光の話で、特に外国から来られた方にSAPICAを買っていただくというのは、500円のデポジットのことなどがあって、なかなか難しい面もあるでしょうし、券売機の周りでいろいろ分からなくて苦勞されている外国人の方も、たまに見かけますけれども、その辺、1日券だとか、そういうものをやはり買いやすくするだとか、いろんな形で、特に旅行者の方に乗りやすく、特にお金の支払いの仕方も、札幌市民の方はSAPICAを皆さん持っていてからあれなのですけれども、その辺もぜひいろんな形で御配慮いただくといいのではないかと。ますますインバウンドの外国人の方が増えてくると思うのですけれども、その辺についても、ぜひいろんな形で御検討いただければと思ひます。

●菱谷事業管理部長

今、部会長から御指摘のあった点は、もっともだと理解をしております。例えばSAPICAのほかに、共通の1DAYは廃止をしたのですけれども、ドニチカキップとか、どサンコパスとか1DAYがありまして、そういったものの商品は用意しているのですけれども、それをどうやって知ってもらうかとか、また買いやすくするかという部分の努力は必要だと思ひしております。例えば今、タイからの直行便も飛んできておまして、中国からの直行便も飛んできています。そういったところの旅行雑誌にも一部

に札幌市交通局のいろいろなそういった体系、使いやすさということも載せてもらうような努力もさせていただいておりますし、また、今後ともJRともいろいろタイアップしながら、この近郊の少しでも利用しやすい仕組みというものを引き続き検討していきたいと考えているところでございます。

●高野部会長

どうぞよろしく願いいたします。

ほかにいかがでございましょうか。

●大平部会長代理

この間、大通で私、券売機の使い方を中国の方にお教えしたことがありまして、何人がずっと見ているのですけれども、地下鉄というところを押さないと画面が出てこないのですよね。一生懸命上を見て画面見て、上を見て画面見て、全然出なくて、どこを押していいかわからないというところがあって、僕がここを押すのですよとやりましたら、ようやくついたということがありました。モニタリングというのですか、使ったときにどうなるかというモニタリングがもしなかったとしたならば、やっぱり何かそういう気になるところがございました。今ここで発言するようなことではございませんが、非常に瑣末なことですけれども、10人くらいいてみんな分からなかったということは、結構分からないままの人がいるのかなというところがあり、お考えいただくとありがたいなと思います。本当に瑣末で申し訳ありません。

●高野部会長

ありがとうございます。

なかなかこの国に行っても、切符の買い方というのは流儀が違いまして、難しいものが多いですね。よろしく願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

齊田委員、お願いします。

●齊田委員

齊田でございます。

今、名所巡りマップを見せていただきました。非常に面白いなと思って見ていました。

ただ、これ名所巡りマップを見ていくと、10キロコースとか、11.5キロコースとかありまして、私が果たしてこれを歩けるかなと考えたら、実際私も西区に住んでいるものですから、9番の宮が丘公園・琴似発寒川コースなんていうのは、山ですから、これは歩くとなったらすごいことになるなと思いながら見ていたのです。

それで、地下鉄駅から歩くという想定なのでしょうけれども、よっぽど山歩きが得意な人とか、足に自信がある方とか、そういう方ばかりが対象になってしまうのではないかと

いう気もしまして、もうちょっと何か別な工夫があってもいいのではないかなと思いました。感想です。

●高野部会長

いかがですか。

●菱谷事業管理部長

御意見ありがとうございます。

この名所巡りマップは、表紙のところに1コースと書いているように、実はこれ18コースをつくっております。一番表側に18とありますけれども、短いものでは4キロ台のものから、それと10キロを超えるものまでありまして、この体力度というものを目安として載せさせていただいております。これは少し手前味噌になりますが、私どもの職員が実際に歩いて、長短などから難易度を比較し、皆さんの状況に応じて選んでいただけるように工夫をさせていただいたところがございますけれども、そういった御意見も真摯に受けとめて、更にまた次回改定のとときとか、そういった視点を活かしていきたいなと思っております。

以上でございます。

●東川高速電車部長

それともう一つなのですが、今名所巡りマップの左側下の豆知識というところがあるかと思っておりますけれども、これは私どもと保健所でタイアップいたしまして、駅は地下鉄の場合、自衛隊、円山、バスセンターなのですが、ここは距離にして、ぐるっと回って3キロから4キロというように、ある意味手ごろに歩けるというようなマップもございます。距離換算その他で、もうちょっとある意味ウェイトのやわらかいものということであれば、こちらの方も御利用できますので、ぜひ御活用いただければと思います。

●高野部会長

何かこの名前が、名所巡りマップだと、そんなに10キロも歩くと想定しないで、ウォーキングマップだと10キロくらい歩く人もいるかなみたいな、そういうちょっと名前の付け方があれかもしれませんよね。ちょっとまたその辺もいろいろ御検討いただきたいと思っております。

ほかにいかがでございますか。

齋藤委員、お願いします。

●齋藤委員

ビルディング協会から来ました齋藤と申します。よろしくお願ひいたします。

今日は、平成26年度を御説明いただいたのですが、平成27年度も間もなく3か月で終わるかと思うのですが、今のこの予想に比べて、今進行年度はどのようなになっているの

かということをごつくりと教えていただければと思います。

といいますのは、乗客数も伸びているという予測もされておられますので、それが計画どおりに高速鉄道も軌道の方も順調に推移しているかということと、あともう1点は、また違う話なのですが、大通のまちづくり交流拠点、結構な方が滞留されていて、非常に活用されているというのを毎日目の当たりにしております。ですから、例えば藻岩山が今、夜景がきれいだとか、ライブ的な情報も積極的に、受け身ではなく提供するような形にすると、より一層お客様が乗られるのかなということと、あと路面電車が無料W i - F i を車内に提供するのはいいことなのかなと思いますので、お客様が乗りながらライブで見て楽しめるような情報提供もしやすいのかなと思いますので、ぜひそこも積極的に工夫されてはいかがでしょうかと思います。2点ほどお願いいたします。

●菱谷事業管理部長

御意見ありがとうございます。

まず、平成27年度の進行として大雑把な状況を申しますと、今手元に資料がなくて、かなり大雑把な話になりますけれども、

●高野部会長

これは一応グラフに載っているところもありますよね。

●菱谷事業管理部長

それは予算ですね。予算と比べまして、例えばまず軌道の1日平均の乗車人員で申しますと、4ページの左上ですね。1日平均乗車人員というのがありまして、平成26年度決算が2万2,300人と、予算で2万2,800人という数字を載せておりますけれども、決算の状況なのですけれども、市電はループ化前の状況が、この2万2,800人は、ちょっと確保としては困難な状況に今なっております。

というのは、いろいろな分析はあるのですけれども、去年の春は雪解けが早くて、どちらかという、雪解けが早いということは、公共機関に乗らないで自転車に移行されることが多くなってしまいまして、そちらにちょっと人を奪われたかなというので、まず4、5月の苦戦がありました。

それと、ゴールデンウィークとシルバーウィークの休みの日が去年は長かったのですが、平日の方がやっぱりお客様に乗っていただけるのです。ということで、休日が多いとその分だけお客様が、トータルで考えると目減りするというようなことが全体的にあるかと思っております。

それと3点目ですけれども、分析はまだ定かではないのですが、夏の期間も多少伸び悩んでいるところもありまして、その辺例えば時期で考えますと、ループ化の工事の仮設電停で停留場を1つ動かしたりして、多少利便性で御迷惑をかけた時期もあるのかなと振り

返っております。その辺はまだ検証はできてないのですが、その辺でループ化前のことについては、多少達成が難しいなという見通しを持っているところでございます。

それで、今ループ化後の状況は、後ほどの議題で御説明しますので、ちょっと割愛をさせていただきます。

あと2点でございますけれども、先ほどの観光資源の提供ということで申しますと、まさしくおっしゃるとおりでございます。先ほど申しました利活用情報で載せていくほか、いろんな形で取り上げていただけるよう、私どもとしても積極的な働きかけを一層やっていきたいと思っていることと、無料Wi-Fiのことにつきましては、拡大について、それも前向きにいろいろ考えていきたいと思っております。

以上でございます。

●高野部会長

よろしいでしょうか。

それでは、時間もございますので、次の議題に移りたいと思っておりますが、よろしいですか。

(2) 路面電車のループ化について

●高野部会長

それでは、次は路面電車のループ化ということでございます。

資料の御説明をお願いします。

●富澤技術担当部長

技術担当部長の富澤でございます。

私の方から、資料2にございます路面電車ループ化事業の概要と運行形態等について御説明をさせていただきます。

まず、路面電車ループ化事業の概要について御説明させていただきます。

お手元の資料1枚目の左側上段にございます(1)のループ化の目的でございます。

交通面では、沿線や都心へのアクセスなど利便性を向上させることにより、沿線住民の移動や観光客のまち歩きなど、さまざまな人の生活や活動を支えること、また、まちづくりの面では、路面電車の特性を活かすことで、にぎわいのある魅力的な都市空間をつくり、都心に多くの人を集め、都心のまちづくりを進めることとしているところでございます。

次に、(2)の整備概要図と整備区間拡大図を御覧ください。

路面電車ループ化事業は、南4条のすすきの停留場から南1条の西4丁目停留場間を札幌駅前通の国道36号を經由いたしまして、延長404メートルの都心線という路線を整備したものでございます。

今回新設しました都心線におきましては、車道の歩道側を電車が走行する両側敷設方式、いわゆるサイドリザベーション方式と呼ばれる形態での整備を行ったところでございます。

また、駅前通には、4丁目プラザ前及び狸小路のサンデパート前とアルシュ前に新たに停留場を設置いたしまして、歩道からの乗り降りのしやすさと相まって、大通地区の回遊性が更に向上することを期待しているところでございます。

更に、ループ化に伴いまして接続されました既設の西4丁目とすすきの停留場につきましては、線路の複線化とバリアフリー化のための改修も併せて実施いたしました。

なお、停留場からは、路面電車の運行情報はもちろんのこと、札幌市の観光情報や地域のイベント情報などを発信し、停留場周辺を人がにぎわう新たな交流空間として活用してまいるという考えでございます。

続きまして、(3)の事業経過の概要でございます。

路線のループ化につきましては、市民議論の結果などを踏まえまして、平成24年4月に札幌市路面電車活用計画を策定いたしまして、その後、もろもろの認可申請等を経まして、平成27年12月20日に開業したところでございます。

次に、資料右側上段(4)の駅前通の整備断面図を御覧ください。

駅前通の整備内容でございますが、整備前は片側3車線の道路でありましたが、そのうち歩道側の1車線を軌道として整備いたしました。

また、冬期間の除雪対策として、地域熱供給の熱エネルギーを活用した既存の路肩ロードヒーティングの移設及び軌道ヒーティングの新設を行いました。これは、ループ化区間を国道の除雪レベルに合わせることで、路面電車の運行に影響を与えないこと、更にはコストを条件として検討した結果、ヒーティングによる融雪が優位であると判断したものでございます。

次に、(5)の工事経過でございます。

平成25年度は、ループ化工事の準備のために既設線の電気通信設備の改修を行い、平成26年度には、樹木やガス・水道などの支障物件の移設を行いました。併せて、軌道部分の路盤の整備、電路管の敷設や架線柱の設置、停留場上屋の製造を行っております。

そして、今年度に入りまして、レールの敷設、新設停留場の設置及び既設停留場の改修、信号通信設備や架線柱・き電設備の工事を実施いたしました。11月からは習熟運転を行い、12月20日に営業したところでございます。

なお、一部車道部分のロードヒーティング及び舗装工事につきましては、年度内を目途に、改良工事を引き続き行っているところでございます。

資料2枚目には、写真を掲載してございます。

左上、2の整備状況、(1)の軌道でございます。

すすきの交差点と南1条交差点と駅前通の様子でございます。

軌道敷につきましては、カラー舗装を施工いたしまして、安全対策を行っております。

次に、(2)の停留場ですが、駅前通に設置しました西4丁目の内回り停留場、新設された狸小路の内回りと外回り停留場、西4丁目の外回り停留場、すすきの外回り停留場でございます。これら停留場につきましては、スロープや手すりを設置し、バリアフリーに対応をしたものとなっております。

また、停留場と低床車両の乗降口の様子でございますが、段差が小さくなりまして、大変乗降しやすくなっております。

次に、資料右側上段の(3)の情報利活用システムでございますが、運行情報モニター、運行状況の画面、停留場の天井に取り付けました運行状況監視カメラでございます。各停留場に設置しました運行情報モニターにおきましては、電車の運行情報や、市政情報等を表示してございます。

また、この運行情報につきましては、交通局ホームページ上にリアルタイム配信をしております。パソコンやスマートフォンからも閲覧可能となっております。

次に、3の習熟運転の様子でございます。

11月11日から駅前通にて、午前10時から午後4時まで訓練車2両を用いて行いました。これは全乗務員が安全に運行を行えるよう訓練を行ったものでございます。

続きまして、4の開業式典でございますが、開業日の前日12月19日に執り行いました。

写真は、西4丁目でのテープカットの様子、開業を記念して、小学生の皆さんに制作していただきましたヒストリーボード、記念乗車運行の様子、歩行者天国に車両4台を展示したうちの1台の雪ミク電車を使ったカフェの様子でございます。

続きまして、運行形態等について御説明させていただきます。

資料の3枚目を御覧ください。

まず、(1)の運行形態についてでございます。

西4丁目とすすきのの停留場がつながるため、朝ラッシュ時に西線16条とすすきの間で、一部折り返し運行がございますが、原則として内回りと外回りのループ運行で運行しております。

次に、(2)の行き先表示でございますが、路面電車の前後と側面に方向と行き先を表示しております。このため、周回運行で、終点のない電車につきましては、例にございますように、内回り、外回り、その後に循環と表示しております。

また、終点のある電車につきましては、これも例にございますとおり、外回り中央図書館前といったような表示をしております。

次に、(3)の営業時間についてでございますが、始発・終発ともに若干の変更をしております。

現行と、ループ化以前と比較いたしまして、始発便では中央図書館前発が4分から8分ほど早くなり、終発便ではすすきの発の外回りが7分、西4丁目発の内回りが15分遅くなっております。これらの変更は、ループ化により御利用の方へのサービス低下を招かないよう、都心線の走行時間などを加味しながら時刻を設定したものでございます。

その結果、終発便につきましては、より遅い地下鉄から市電に乗り継ぐことが可能になっております。

次に、(4)の運行間隔についてでございます。

朝ラッシュ時は、西線側で3分から4分、山鼻線側で5分から8分と、概ねこれまでの運行間隔を維持してございます。

次に、(5)、(6)のループ化後の料金及び乗継割引についてでございます。

まず、路面電車の料金につきましては、170円の均一料金制ということで、変わりはありません。

地下鉄への乗継割引につきましては、新設いたしました狸小路停留場につきましては、大通地域とすすきの地域の間位置していること、両地域とも近いということから、利用者の利便性や都心エリアでの回遊性を考慮いたしまして、地下鉄の大通駅、すすきの駅、豊水すすきの駅、この3駅を乗継割引の適用駅としたところでございます。

また、既存の西4丁目とすすきのの2つの停留場につきましても、同じく地下鉄の大通駅、すすきの駅、豊水すすき駅の3駅を乗継割引の適用駅といたしました。

なお、市民への周知といたしましては、11月20日から地下鉄電車車内や地下鉄駅構内等でポスター掲示を行ったほか、電車車内での音声案内なども行っております。

次に、(7)のループ化により期待される効果についてでございます。

ループ化されることによりまして、目的地によっては、移動経路の選択肢が増えることになり、ループ化区間を利用することで、時間短縮のメリットが期待でき、利用者の利便性が向上するものと考えております。

また、方向ごとの投入車両数の変更ができること、つまり、外回り、内回りの本数をそれぞれ設定できるということから、混雑状況に応じた効果的な運行が可能になると考えております。

更には、新たに整備する停留場や、電車の走行する風景が駅前通の魅力を高め、都心にぎわいにつながることで乗車人員の増加に繋がるのではないかと期待しているところでございます。

続きまして、(8)の安全対策についてでございます。

都心線は、歩道側を走行するサイドリザベーション方式でございますので、安全確保が大変重要な要素であると認識しております。

ハード対策といたしましては、車体の左側にのみ設置しておりましたバックミラーを、右側の方にも増設することで、右側を走る自動車との並走ですとか、右からの追い抜き、また軌道敷内への進入車両の確認を徹底するような対策を行っております。

また、自動車等の誤進入防止と歩行者の乱横断防止対策といたしまして、軌道敷はカラー舗装としたところでございます。

更に、安全性の向上のため、今年度内に軌道敷内にピクトグラムを敷設したいと考えております。

また、開業後の1か月間は、警備員を営業時間中に配置いたしまして、歩行者や違法駐車等への注意喚起を行ったところでございます。現在も西4丁目とすすきの交差点部分には、引き続き警備員の配置を行って、安全対策に努めているところでございます。

今後につきましても、安全対策については万全を期してまいりたいと考えているところでございます。

次に、今回の開業に伴う反響などを御紹介させていただきます。

(9)の民間広報誌の市電ループ特集でございますが、記載のとおり、さまざまな雑誌等に記事が掲載されたほか、テレビ番組でも取り上げていただいたところでございます。

また、(10)市電ループ関連イベントでございますが、こちらには主なイベントを掲載させていただきましたが、沿線の商店街等では、このほかにもさまざまな記念の催しを実施されるなど、大変盛り上げていただき感謝しているところでございます。

また、(11)には、開業日以降の貸切電車利用者数を記載しておりますが、おかげさまで、昨年18件から36件に大幅に増加しているところでございます。

最後に、本日お配りしましたA4の資料、こちらは、市電ループ化開業後1か月間の乗車人員前年比較でございます。

ループ化開業後の1か月間の1日平均の乗車人員でございますが、2万5,468人となっております。昨年同期間と比べまして3,211人の増加ということでございます。開業から1か月を経過いたしました。乗車人員につきましては好調なスタートが切れたと考えております。ループ化開業を機に御乗車いただいた市民、また観光客など、多くの方々に関心を持っていただいて、乗車していただいたと分析しているところでございます。

今後、引き続き乗車人員の動向には注視しながら、より多くの市民や観光客に御利用いただけるよう努めてまいりたいと考えております。

以上、路面電車ループ化事業の概要と運行形態等についての御説明を終わらせていただきます。

●高野部会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明について、御質問、御意見等ございましたら、お願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

吉岡委員、お願いします。

●吉岡委員

吉岡と申します。

ただいま御説明いただきまして、よく分かりました。とりわけ乗車人員が大幅に伸びていると。沿線の商店街等々でも非常に好評だということも、お伺いはしております。たしか予想人員は600人ぐらいを当初想定していたと思うのですが、これだけ増えている要因等がありましたら、お聞かせ願いたい。

更に、今の御説明の中で、順調なスタートと、そして、この動向に今後とも注視していきたいというお話だったのですが、乗客はどういった人が乗っているのでしょうか。個人ということではなくて、例えば観光客とか、それから通勤とか、ファンとか、当初各地からも来たとも聞いています。それを分析されているとしましたら、どういった層の方がどれくらいいらっしゃるのか。

つまり、このループ化の目的等、冒頭御説明いただいたのですが、端的に言えば、都心の活性化、これに尽きると思うのですが、当初の目的からいきまして、この利用客の増加と当初の目的とどう関わるのかといいますか、活性化に結びついているとは思いますが、そこら辺お伺いできればと。

更に、交通等々の話も当初ありました。渋滞とかの話もあったのですが、それから冬場の開業ということで、雪の影響、今年は少ないようなのですが、道路を3車線から2車線ということになりましたが、その影響等把握しておられましたら、お聞かせ願いたいと思います。

●高野部会長

それでは、何点かございますが、よろしいですか。

●菱谷事業管理部長

何点か今お尋ねがございましたので、まず、増加人員が増えていることについて、私からお話をさせていただきたいと思います。

私どもとしましても、先ほど説明がありましたように、多くの市民、観光客に乗っていただくのは本当に喜ばしいことだと思っておりますし、また、街の都心部の景色も変化が出てきたなと思っているところでございます。

御質問にありましたように、当初600人増と見込んでおりました。この資料でいきますと、大体平日の平均ですと2,500人、土日も大体2,500人程度増加ということに、比べるとなっているのですが、当初は3,4,000人ぐらい増えました。直近では、今週の月曜日でいきますと、平日、土曜日比較では、約1,500人になってきておまして、だんだん増加幅がおさまり、少なくなってきた状況でございます。もう少し時間をかけて、この辺はどのようになるのかと、推移を見守る必要があると私どもは思っているところでございます。

ただし、一つ言えることは、どういう層かということは、まだ詳しい分析はできてないのが正直なところなのですが、平日の部分も同じようになり増えているところから、やはり通勤、通学にも乗っていただいて、今まで外回り、つまり時計回りで乗っていらっしゃる方が圧倒的に多くて混雑していたのですけれども、内回りの方にもかなり混雑が見られまして、そういった方の乗客、つまり通勤、通学、また地域の方の乗車が相当あるのかなと私どもは認識しているところでございます。

それと、土日の伸びもありますけれども、もちろん最初の目新しさというのは当然あるだろうと私どもは思っているのですが、先ほども話題に出ましたように、藻岩山の夜景のそういった部分の取り上げられ方もありまして、私どもとその辺とでタイアップして、お客様を伸ばしているのだろうと思っているのが2点目です。

それと3点目ですけれども、もちろん商店街様ともいろんな形で盛り上げていただいております、そこら辺の方々、買い物客にも使っていただいているというようなこともあるのだろうと私どもは思っているところでございます。

それと、渋滞の部分で申しますと、正直なところ、車を運転されている方も、歩行者も、また、はっきり言いますと、乗務の方もまだ慣れてない部分が多少あるかと思っております。それで、先ほども説明いたしましたように、交差点の中心に警備員を置かせていただいているのですけれども、まだなお、やはり交差点の部分とか、いろいろ車の流れがスムーズではなかったり、また、歩行者の方が少し軌道敷の方に出てきているような話もありますので、もう少しいろいろ慣れていただくために、そういったところに人を配置して、指導していただくという指示も必要かと私どもは思っているところでございます。

私からは以上で、補足があればお願いします。

●富澤技術担当部長

道路の交通渋滞等の関係で少し補足でございますが、これまでのところは、駅前通、それから36号線、南4条通、大きな渋滞等の発生はないと理解しておりますが、現在札幌市の方で、実際に車の流れがどのように変化したかというあたりの検証の調査を今実施しております、まだ、その結果は出ておりませんが、調査をすることで、そういった影響

があるのかないのか、あった場合は何か対策をするのか、そういった検討を今後していくということにはなっております。

●高野部会長

よろしいですか。

●吉岡委員

丁寧な御説明ありがとうございました。おおよそ分かりました。

ただ、この事業は、全体で29億円かかったと聞いています。かなりのお金ですよ。これをつぎ込んでの都心の活性化ということだったものですから、特に乗客、お話があったとおり、まだこれから推移を見なければならぬのですけれども、分析ですね、やっぱりこれが大切ではないかと思えます。よろしく願いいたします。

以上です。

●高野部会長

よろしく願いいたします。

では、ほかに。

加藤委員、お願いします。

●加藤委員

ループ化がすごく順調でよかったと思っております。

ただ、タクシー業界とか、トラック業界は、もともとあるタクシー乗り場を移設するために相当苦労したものですから、南2条、南3条に荷さばきとタクシー乗り場を移設ということで、当時高橋部長が一生懸命来てくださって、一生懸命というか、しつこいぐらい来てくださって、移設するために何とか力を貸してくれと言って、まあまあ協力しましょうということになったのですが、その代わり南2条、南3条の冬の除排雪はしっかりレベルを上げてほしいという願いをしてみました。

多分なっていると思うのですが、最近インバウンドのバスが南2条、南3条、あの辺にもう連なっているのです。バス置き場がなくて。この辺のループ化ということもそうなのですけれども、そういう南2条、南3条の道路について、少し流れをよくするために、観光バスの置き場を、札幌市は更に増やそうというお考えがあるみたいですので、その辺もしっかりやっていただかなければタクシー・トラック業界は困るなという感じが一つしています。

そしてもう1点、安全対策で、雪が解けて春になって自転車がすごく増えてきたときに、本当に自転車が通行するのは、多分これ電車の車道を走るようなイメージですよ。そのときの車と自転車の接触事故とか、相当自転車数が多いと思うので、その辺の安全対策は何もここに書かれてはいないので、この辺のところについてもお聞かせ願いたいと思いま

す。よろしく申し上げます。

●高野部会長

お願いいたします。

●相原交通事業管理者

お尋ねは大きく2点と承りました。

まず、南2条、南3条通の混雑と申しますか、観光バス等も含めて、安全に道路空間をどう配分するかという問題だと思います。

札幌市の方で、観光バスの待機場所をどうするかというのは、大きな懸案でありまして、確かに南2条、南3条、それから西5丁目線、西6丁目線の縦線ですね、こちらにも沢山停まっているかと思っております。

これは、道路管理者も含めて、総合的な交通施策として取り組まなければならない課題だということですので、そうした理解のもとで、札幌市も今検討しているということだと思います。交通局としても、これからお答えします自転車の問題も含めて、どのように空間を配分していくかということは重要な観点でありますので、我々の方からもいろいろな意見を申し上げながら、札幌市全体として取組を進めたいと思っております。まず1点目です。

次に、自転車につきましては、基本的には道路交通法の厳格な運用ということになりますので、御質問にございましたとおり、夏になれば、あるいは雪が解けて車道を走る場合は、軌道と車の間を走っていただくことが原則になります。しかし、実際には非常に危ないと感じる方は多々いらっしゃいますので、そのことも考慮して、最初の検討では、駅前通は押し歩きをしていただきましょうという運動をしていくということで対応しようと考えた経緯がございます。そのために、大通のまちづくり会社等にも御協力をいただいて、実際にキャンペーンをしてみるなど、啓発活動をしているという状況でございます。

私も、習熟運転をしているところを見ますと、やはりほかのところよりは自転車の数は少ないように思いましたけれども、自転車の普及度が上がっている中では、我々以外の、例えばバス事業者から見ても、非常に危ないという声もございます。ですから、そのことについては、本当に実体論として駅前通の自転車を押し歩きに持っていけるのかどうか、難しいところもあるのではないかと申します。検証の意味からも、実際にこの春になって新しい空間配分で動き出しますので、実態を見極めながら必要な取組をしていくということになるかと思っております。交通局としても非常に重要な問題だと思っておりますので、一生懸命やりたいと思っております。

以上です。

●高野部会長

よろしいですか。ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

お二方に本質的なところを大体質問していただきましたので。

それでは、一応ループ化についてはこれでということにいたしまして、笹川委員から別の観点からお願いします。

●笹川委員

2つほど、節電と安全運行ということについて、分けてお聞きいたしますので、お答えいただければありがたいと存じます。

まず、節電についてですが、地下鉄南北線の一部に車両が走行中に発生する電力を再利用する電力貯蔵装置を導入し、節電に寄与していると思いますが、ほかの線など今後の展開は検討されているのか教えていただきたいと思えます。

●富澤技術担当部長

南北線の変電所2か所に電力貯蔵装置を設置いたしまして、ほぼ期待どおりの効果といえますか、節電効果、およそ5%程度なのですが、南北線の場合は効果が出ております。

そういうことも踏まえまして、現在東西線の変電所の更新工事を進めておりますので、東西線の方の変電所にも将来的には2か所設置していこうかと考えております。

あと、東豊線につきましては、変電所の更新工事等がまだ先でございますので、その時期に合わせて、現状よりも効率の良いシステムがあるかどうか、その時点で考えていきたいと考えております。

●高野部会長

もう1点ございますか。

●笹川委員

もう1点は安全運行についてなのですが、大分前のことになりますが、危機管理のことで、公共交通機関に関わる作為、不作為の事案が全国的に発生していると思えますので、質問をいたします。

不作為的事案としましては、異常気象に起因するものや、例えば古い管から水が流出し、運行困難な状況になるなど、ほかの地域で発生していますということと、作為的事案といたしましては、昨年6月下旬に東海道新幹線におきまして、火災、1号車両にお客様がガソリンを持ち込んで焼身自殺を図り、そのことにより1人死亡で28人重軽傷という痛ましい結果でありました。これは過去の教訓が活かされておりまして比較的小さく済んだわけですが、車両に燃えにくい素材を使ったり、トンネルを避けて停車したりということがあって、比較的小さく済んだということのようです。

あと、管理者は危機管理の行政にも携わっておられたと思うので、お答えいただきたいと思うのですが、市民といたしましては、交通事業の安全・安心のために訓練及び研修、各事案に対応するための検討など、十分に実施していることに対して理解をしていますが、改めて交通機関にとって安全運行は何よりも大切な存立基盤であることと、職責に応じた研修を強化し、安全意識の向上を図っていただきたい旨、お願いをいたします。

以上です。

●高野部会長

ありがとうございました。

コメントをいただけますでしょうか。この安全ガイドというのを今日配っていただいておりますので、いかがでしょうか。

●東川高速電車部長

作為、不作為ということで、先ほどもお話があったとおり、私どもの地下鉄におきましても、過去の韓国の大邱の火災を受けて、車両には難燃性の素材、あるいは不燃性の素材を使用しております。それから、車両の中でいえば、車両と車両の連結部に扉をつけるのか、ホームでは避難するところは2方向確保するというように、かなりの火災対策をしております。それからもう一つは、災害でいうと、水害対策についてもかなり充実しております。それからハード的にはある程度備わっておりますので、現在もやっておりますが、ソフト面の対応についても引き続きやっていくというような形になっております。

●相原交通事業管理者

社会システムという意味合いからいいますと、危機管理といいますか、世の中のいろいろな事象、いろいろなリスクに対して、ハード、ソフト、そして特に人がどう関わっていくかという意味合いでいろいろな問題が解かれています。

現在の交通システムにおける安全対策というの、全て過去の事例、あるいは教訓というものをベースに成り立っております。例えば札幌市の交通局のみならず、鉄道事業、軌道事業全てですけれども、安全体制を管理監督する側として、いろいろな組織づくりをしております。

札幌市では、現在、東川部長が安全統括管理者ということで、交通事業において所定の勤務年数、経験を積まれ、識見を持っている方が安全管理の監督者になり、組織全体の安全管理体制を主導的に運用しております。

それから、例えば異常気象も含めて、いろいろな事態に対しての備えが細かく決まっております。そしていざという時、いかに計画どおり動けるかということが大事ですので、それを訓練などできちんと確認しております。

我々は、軌道と高速電車、それぞれの会計ごとに事故防止委員会というものを毎月開い

ておりまして、その中で報告されるさまざまなリスクを検証して解消していくという作業をしております。国からも我々の安全管理に対する評価システムがありまして、1、2年ごとに1度、評価を受けることになっております。

私は、安全運行が全てに優先する、こう言っても良いのではないかと考えております。以前、私は、別な交通事業者の取締役をしていたのですが、その折に、重大インシデントが起これ、そのことが会社の経営基盤を大きく揺るがすということを、身をもって経験しております。そういう意味では、交通局は非常に安全に関しては組織的にもしっかりしております。訓練もきちんとやっておりますので、安心して御利用いただければと思っています。

以上です。

●高野部会長

この万全の体制というのは、基本的にはあり得ないわけで、そこをやはり認識しつつ、いつもそれに向かって努力、改善していくという、そういう形ですかね。そういう形をやっているという御説明だったと思います。

ありがとうございました。

ほかに何もなければ、これで本日の審議は終了させていただきたいと思います。

事務局の方から、何か事務連絡はございませんでしょうか。

●柳沼経営計画課長

長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございます。

特段の事務連絡はございませんけれども、次回交通部会の開催につきましては、決まり次第御連絡をさせていただきますので、これからも交通事業に対して、御助言、御指導いただきますようによろしくお願いをいたします。

以上です。

4 閉 会

●高野部会長

それでは、これもちまして、この部会を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。