

札幌市営企業調査審議会 平成28年度第1回交通部会

日 時 平成28年4月28日（木） 午前9時59分～11時46分

場 所 交通局本局8階講堂

出席者 委員 7名

高野部会長、川端委員、笹川委員、高田委員、田作委員、
吉岡委員、吉田委員

（欠席4名 大平部会長代理、加藤委員、斉田委員、齋藤委員）

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28年度第1回交通部会

1 開 会

●高野部会長

それでは、定刻より若干早いようでございますが、皆さんおそろいになりましたので、札幌市営企業調査審議会の平成28年度の第1回交通部会を開会いたしたいと思っております。

本日は、前回の総会に引き続きまして、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。

本日は、加藤委員、斉田委員、齋藤委員、大平委員が所用のため、あるいは体調不良のため御欠席とされております。

今回の交通部会につきましては、前回20日に開かれました総会におきまして、市長より、「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」との諮問を受けたところでございます。この諮問につきましては、本交通部会に審議を付託されているところでございますので、この諮問内容について、数回にわたりまして、審議を行ってまいりたいと考えてございます。

なお、御承知のことかもしれませんが、我々当審議会の委員の任期が8月上旬となっております。この任期内に、この諮問に対する答申を結論付けたいというところでございます。

そういったところで、7月中には、総会の方に御報告したいというスケジュールになってございますので、かなり通常の審議に比べますと、タイトな状況になろうかと思っております。

そういった限られた期間ではございますけれども、大変重要なテーマでもあり、また、市民の皆さんの注目も大変大きい内容でございますので、皆様方にはどうぞ御自由に、活発な御議論を頂戴したいと思います。

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、交通事業管理者の相原でございます。

平成28年度の第1回交通部会の開催に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様には、お忙しいところ、先週の総会に引き続きまして、本日の交通部会に御出席いただき、ありがとうございます。

また、皆様におかれましては、日ごろから市営交通事業に対する御理解と御協力を賜りまして、重ねてお礼を申し上げます。

ただいま高野部会長からお話ありがとうございましたとおり、本日の議題といたしまして、「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」御審議をいただくということでございます。

先日の総会におきましても御説明をさせていただきましたが、札幌の路面電車につきましては、平成17年にその存続を決定し、それ以降、路面電車の活用方策について、この審議会交通部会の委員の皆様をはじめ、市民会議などから数多くの御意見をいただき、その後、議会での審議を経て、平成24年4月に「札幌市路面電車活用計画（ループ化編）」を策定したところでございます。

この活用計画のもと、内部効率化や費用負担の整理を行いながら、昨年12月には、主な取組の一つでございます、路線をループ化する都心線を開業し、現在、まちづくりへの活用を進めているところでありますが、当初、活用計画では、平成27年度内での運賃改定を見込んでいたところでありましたが、その実施には至っておりません。更には、人件費やループ化に伴う維持管理費用、電気料などの経費の増嵩もございまして、平成27年度、28年度ともに、赤字が見込まれる厳しい状況にございます。

今後も老朽化設備の維持管理、更新などが必要となっており、この先の収支不足を解消し、経営基盤の安定化を図るために、更なる内部効率化を進めることはもちろんでございますけれども、早期の運賃水準の見直しが必要であると考えているところでございます。

先日の総会におきましては、路面電車事業の概要について、広く御説明させていただきましたけれども、本日の交通部会におきましては、それらの内容について、より詳細な資料を御用意しておりまして、サービスアップや経営効率の取組、収支状況、そして運賃制度や利用状況などについて、御説明をさせていただきたいと考えております。

皆様におかれましては、これらの状況について御理解を賜り、適正な運賃水準による利用者負担のあり方について、忌憚のない御意見をいただきたいと思いますと考えておりますので、何とぞ御審議のほど、よろしく願い申し上げます。

また、交通部会での十分な御議論、御審議をいただいた上で総会に諮り、答申を取りまとめいただきますことを重ねてお願いをいたしまして、私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

●高野部会長

ありがとうございました。

3 議 事

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

●高野部会長

それでは、議事に入らせていただきますが、先日の総会では、皆様方よりいろいろな御意見が出されておりました、簡単にまとめますと、いわゆる利用者が近年増加に転じている中で、どうして値上げをしなければいけないのか、値上げをしないとどうなっていくのかという、その値上げの根拠が、皆さん方一番の御興味でありますし、また、料金を値上げすることによって、場合によっては、乗客が減るといようなことも考えられる中で、料金値上げというのが適正な施策なのか、方策なのかということについて、いろいろな角度から、皆さん方から御意見があったというところだと思います。

この交通部会では、皆様方の御意見に応えるべく、十分に市民の方へ説明できるような形の議論に努めていかなくてはいけないのですが、本日はそういった料金を値上げしたならば乗客は減るとか、どういったことになるのかといった、将来の見込みというよりも、まずは、過去から現在に至る市電事業の状況について御議論をいただきまして、また、次回以降でそういった将来の変化だとかも含めて議論するということになってございますので、その辺は、本日の資料の中には物足りない点もあろうかと思っておりますけれども、本日はそういう形で進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料の御説明を頂戴して、皆様方から御意見を頂戴したいと思っております。

では、資料の説明をお願いいたします。

●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。

私から、恐縮ですが座って説明させていただきます。

それでは、議事に入る前に、本日の資料の確認をさせていただきます。

まず、会議次第、それと座席表、委員名簿がございます。

中に大きな束といたしまして、資料1の路面電車事業の概要という一つのくくりと、資料2の路面電車事業関係法令集という2点が用意されていると思っております。

そのほか、参考といたしまして、今年の4月に出しました、さっぽろの市営交通2016年版という黄緑の冊子と、地下鉄・市電名所巡りマップを置かせていただいております。

資料に不備などはございませんでしょうか。

それでは、資料1の「路面電車事業の概要」について御説明させていただきます。

まず、この概要の目次の表紙を見て、全体の概要をイメージしていただきたいと思っております。

まず、目次の1にございます「札幌市路面電車活用計画」は、現在、路面電車事業を進めていく上でのベース、基盤となっているものでございまして、この「札幌市路面電車活用計画の概要」について御説明させていただきまして、具体的に、活用計画に基づきます「サービスアップや経営の効率化などの取組」について御説明をさせていただきたいと思っております。

続きまして、目次の2にございます「収支状況と利用者負担の見直しについて」でございまして。総会でも御説明させていただいておりますけれども、今一度、路面電車事業の直近の現状をおさらいする意味で「平成28年度予算の概要」などの御説明をさせていただいた上で、利用者負担の見直しの必要性について御説明をさせていただきたいと思っております。

また、今回「適正な利用者負担についての諮問」でございまして、次に、目次の3の「運賃制度」、そして最後に、先日の総会にも話題となりました、路面電車の「利用状況等」につきまして、お示ししていきたいと考えております。

なお、冒頭、部会長からも趣旨の説明がございましたけれども、運賃改定後の中長期の収支見通しや需要動向につきまして、現在、精査をしているところでございまして、次回の会議などで、お示ししていきたいと考えているところでございます。

それでは、1ページ目の「札幌市路面電車活用計画（ループ化編）の概要」を御覧いただきたいと思っております。

現在、路面電車事業につきましては、平成24年4月に策定いたしました「札幌市路面電車活用計画」（ループ化編）」をもとに、まちづくりへの活用を図るとともに、健全な経営を確立していくための事業を進めているところでございます。

はじめに、左の上の「計画策定にあたって」についてでございます。

路面電車は、平成17年に存続を決定いたしまして、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」につきまして、フォーラムや全区におけるパネル展の開催などにより、市民との情報の共有化や意向の把握に努めてまいったところでございます。

その後、24年4月、市議会での議論を経まして、サービスアップの具体的な取組の内容や、経営の健全化に向けた、経営の効率化や利用者負担のあり方、費用負担の整理について取りまとめ、「札幌市路面電車活用計画（ループ化編）」を策定したところでございます。

なお、この策定にあたりましては、この審議会の場でも御議論をいただき、パブリックコメントでの御意見も参考にさせていただいているところでございます。

また、この計画の取組を実施するために、札幌市軌道運送高度化実施計画を策定し、市議会の決議を経まして、25年4月に、国土交通大臣の認定を受けているところでございます。

左側の中段の、この計画に規定されております、「主なサービスアップの具体的内容」といたしましては、「路線のループ化」、「新型低床車両の導入」及び「既設線の機能向上」がございまして、既設線の機能向上では「停留場のバリアフリー化」、老朽化したレールを更新し振動などを抑えるレールへ改良する「制振軌道化」、また、ＩＣカードの導入、運行情報の配信などの旅客案内システムの導入などのサービスアップがあるところでございます。

次に、右側を御覧いただきたいのですけれども、この計画に規定されております、「経営の健全化に向けて」の取組や考え方についてでございます。

まず、経営の効率化につきましては、今後は、市が施設等を保有しながら別の事業者が運行する上下分離制度の導入を含めました、持続可能な経営形態への見直しを図るため、経営、安全の面から、事業運営のあり方の検討を進めていくこととしております。また、現行の経営体制での内部効率化を実施いたしまして、１５％程度の人件費の削減を行うこととしております。

また、利用者負担のあり方につきましては、収支の見通しや、他の交通機関の運賃水準を踏まえますと、１５％程度の見直しを検討する必要があるため、より利用しやすい運賃制度や、適正な運賃水準について、当審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めることとしております。

また、新たな設備投資に対する費用負担につきましては、路線のループ化や低床車両の導入など、国の補助制度を活用しながら、税負担により整備を進めていくこととしております。

これらの費用負担の整理を図示化いたしますと、右下の図にありますとおり、サービスアップとしての取組など、「新たな設備投資」につきましては、「国の補助制度を活用しながら税負担」により整備することとしまして、車両の運行や既設の設備や施設の維持管理、老朽化対策などの「運行や維持管理」に対する費用につきましては、「乗車料等で負担」することという考え方にしているところでございます。

続きまして、２ページ目の「サービスアップの取組み」を御覧いただきたいと思います。

ただいま御説明させていただきました、活用計画におけるサービスアップの取組の実施状況について、更に具体的に御説明いたします。

まず、路線のループ化につきましては、皆様も御存知のとおり、平成２７年１２月に都心線を開業したところでございます。歩道から直接乗り降り可能なサイドリザベーション方式を採用し、狸小路停留場を新設したほか、西４丁目とすすきの停留場の改良や、始発・終発時間の見直しなども併せて行っているところでございます。

新型低床車両につきましては、現在までに３両を導入しておりまして、今後も計画的に

導入を進めてまいりたいと考えているところでございます。

続いて、停留場のバリアフリー化につきましては、先ほどの路線のループに併せまして、西4丁目、狸小路、すすきの停留場がバリアフリー対応になっております。道路幅の問題もございいますので、街路拡幅と併せて、改修可能な箇所につきましては、停留場の拡幅も行うこととなっております。そのほか、嵩上げやスロープの設置などによりまして、バリアフリー対応とするものでございます。こちらも、今後とも整備を進めていくこととしております。

その下の制振軌道化につきましては、老朽化したレールを更新しまして、振動や騒音を抑えるレールへ改良するものでございますが、現在、全区間の約65%の整備が終わっておりまして、引き続き、こちらも整備を進めているところでございます。

ICカード乗車券のSAPICAの利用につきましても、平成25年の6月に、定期券を除いて、路面電車でも御利用できるようにし、26年2月からは、定期券の利用を可能とし、サービスを拡大しているところでございます。

最後に、情報利活用システムということで、昨年、平成27年4月に導入したものでございます。全停留場に設置いたしましたモニターに、電車の現在地や接近状況など、運行情報や各種案内を表示するサービスでございまして、この運行情報は、パソコンやスマートフォンでも閲覧が可能となっているものでございます。

続きまして、3ページ目の「経営の効率化」を御覧いただきたいと思っております。

路面電車事業において、これまで実施してきました経営効率化の取組について御説明させていただきます。

これまで実施してきた効率化策といたしましては、大きく2点ございます。

1つが、整備業務の一部委託化でございまして、車両や施設の点検整備、定期検査業務等を外部に委託することで、整備業務に携わる技術部門の職員の減を図ってきたところでございます。

2つ目は、運転手を非常勤職員へ転換することで、人件費の削減を図る取組でございませぬ。平成16年度は、運転手全体に占める非常勤職員の割合が18.5%でございましたが、非常勤職員への転換を進めた結果、平成26年度には、非常勤職員の割合は58.5%となっているところでございます。

なお、非常勤運転手につきましては、安全運行に必要な技術の取得、経験を蓄積していくよう、正職員と同様の教育・訓練を行っているところでございます。

中ほど右側に、総人件費の推移を棒グラフにしておりますけれども、路面電車事業会計における総人件費につきましては、平成11年度決算の11億1,500万円に対しまして、平成26年度決算は6億8,600万円となっております。差し引きいたしますと、

4億2,900万円の削減となっているところでございます。

グラフの中の折れ線グラフにつきましては、これは、先ほど申しました、運転手に占める非常勤の比率でございます。

また、左側は、経常収支支出に占める人件費の割合でございすけれども、平成11年度の65.6%に対しまして、平成26年度は47.0%となっております。

下段にあります、今後の効率化につきましては、まず、安全運行の確保に最大限留意しながら非常勤運転手の割合を高めていき、更なる人件費の削減を図ってまいりたいと考えているところでございます。

また、持続可能な経営形態とするため、施設・車両の保有整備主体と旅客輸送主体を分離いたしまして、それぞれが経営を行っていく上下分離制度の導入準備を進めているところでございます。札幌市では、経営効率化や利用者サービスの向上を図るとともに、路面電車をまちづくりに活用していくこととしておりまして、上下分離制度は、これらの両立が可能な経営手法でありますことから、平成30年代前半の導入を目指しまして、引き続き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。

続きまして、4ページ目の「平成28年度予算の概要」を御覧いただきたいと思ひます。

次のページの「過去5年間の傾向」と併せて、これは総会と同じ資料で御説明をさせていただきます。

左側の表では、まず、平成27年度予算と平成28年度予算を比較しておりまして、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けれども、中ほどの「収益的収支」は当該年度の経営成績を表しており、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表しているものでございます。また、表頭は左から右に、「27年度予算、28年度予算、差引」となっております。

いずれも、税込の数値でございす。

それでは、「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かけ部分、「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まして、28年度予算は2億9,000万円の赤字となっておりまして、6,500万円の悪化を見込んでいるところでございす。

主な悪化の要因といたしましては、営業支出におきまして、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ございす。

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す収益的収支のグラフを御覧いただきたいと思ひます。

主なものとしたしましては、乗車料収入が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ます。収益的支出は、2億9,000万円の赤字を見込んで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かけ部分、「資本的収支差引」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まして、28年度予算は、1億9,100万円の不足となっているところでございます。

この資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段のグラフを御覧いただきたいと思っております。

資本的収支差引は、設備投資のための支出であります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、過去に借入れた企業債の元金償還金のために、1億9,100万円の不足を見込んでいるものでございます。

最後に、「資金の状況」でございますが、左側の表に戻りまして、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、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まして、28年度予算は1億6,900万円となっております。資金ベースで2億7,300万円の悪化を見込んでいるところでございます。

5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。

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をしております。

左上の表、折れ線グラフは1日の平均乗車人員を表しております。27年度は厳しい状況にありますが、近年の傾向といたしましては、上向き基調にございます。棒グラフの乗車料収入も、乗車人員の伸びに伴いまして、増加をしているところでございます。

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まして、過年度販売分のウィズユーカードが利用されたものでございます。

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、また、電気料金の増嵩などによるものでございます。

また、左下の表、企業債についてでございますが、折れ線グラフにありますとおり、企業債残高は、現在、増加傾向にあるところでございます。

最後に、右下の資金の状況でございますが、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まして、減少しているところでございます。

続きまして、6ページ目のA3判、「利用者負担の見直しについて」ということで、活

用計画と28年度予算との比較について、御説明をさせていただきたいと思います。

(1)の「経常収支の推移」でございます。この計画というのは、先ほど御説明いたしました、活用計画のことでございます。

まず、24年度から28年度までの経常収支につきましては、活用計画と現状との比較でございます。24年度から26年度までは、計画よりも乗車人員が増加していることもあり、実績は活用計画を上回った推移をしていたところでございますが、活用計画において27年度に運賃改定の実施を想定していたものの、実施できていないことなどによりまして、料金収入が減になっているほか、計画上見込んでいなかった、また見込めなかった経費の発生もございまして、経常収支は悪化しております。平成28年度予算では、3億1,000万円の損失となっているところでございます。

これは、税抜ベースの整理で比較させていただいております。これらの内容につきましては、この後、具体的に御説明させていただきます。

(2)の「活用計画と平成28年度予算との比較」でございますが、収入と支出の項目別の比較でございます。

経常収入につきましては、表にありますとおり、項目は、料金収入、広告料等、一般会計補助金でございます。その合計は、28年度予算で12億5,800万円であり、活用計画に比べまして、4,200万円の減となっているところでございます。

また、経常支出につきましては、人件費、経費、減価償却費、企業債利息等がございまして、28年度予算の合計は15億6,800万円でありまして、活用計画に比べ、2億7,900万円の増となっているところでございます。

この結果、収入と支出の差し引きでは、3億2,100万円の悪化となっているところでございます。

この「活用計画からの悪化要因」について、具体的に御説明をさせていただきます。

(3)以降でございます。

まず、収入でございますけれども、ただいま御説明した比較表を御覧いただきますと、料金収入が6,000万円減少しております。これが減少の主な要因でございます。これは、計画よりも28年度予算の乗車人員が増えているものの、運賃改定の未実施ということもありまして、料金収入が減少しているものでございます。

乗車人員の推移につきましては、左下の折れ線グラフの「一日平均乗車人員の推移」を御覧いただきますと、活用計画上、2万人程度で推移するという見込であったものが、24年度決算以降、増加傾向でございます。計画に比べ約、2,000人程度、上回っている状況でございます。

そのため、右の図を御覧いただきますと、内訳にある170円相当分の料金収入は、乗

車人員が計画に比べ増加していることなどから、1億1,500万円の収入増となっているものの、運賃改定が未実施であることから、平成28年度予算の料金収入は、活用計画の11億8,200万円に対しまして11億2,200万円でございまして、6,000万円の減少となっているところでございます。

次に、右側の支出でございますけれども、増加要因といたしまして、人件費と経費の増加でございますが、まず、人件費についてでございます。

資料の右上を御覧いただきたいと思います。

まず、28年度予算では8億2,700万円でありまして、計画に比べ1億5,900万円増加しているところでございます。

増加の内訳でございますけれども、退職給付費以外の人件費が8,800万円、退職給付費が7,100万円の増となっております。

このうちの右側の退職給付費につきましては、平成26年度から会計制度の変更によりまして、退職給付引当金の計上に伴い、増加しているものでございます。

また、退職給付費以外の人件費の増加につきましては、ループ化後のダイヤの精査によりまして、運行車両数の増に伴う運転手の増など、計画からの人員増の影響などによるものでございます。

次に、経費についてでございますけれども、平成28年度予算は5億5,300万円でありまして、活用計画に比べ、8,700万円の増となっております。

右側の図示をしているところを御覧いただきたいのでございますけれども、これは、計画に比べまして、電気料金の値上げの影響として、動力費や電気料が増加したことや、ループ化に伴いまして、必要となりますロードヒーティングなどの経費は、当初計画では見込んでいなかった、また、想定できなかった経費の発生などによる増加が主な要因でございます。

以上が経常支出の増加の主な要因でございます。

そして、最後でございますけれども、(4)の利用者負担の見直しについてでございますが、これは、適正な利用者負担の運賃改定の必要性について説明をしているところでございまして、おさらいになりますが、現在、路面電車事業は活用計画のもと、まちづくりへの活用を図るためループ化などの具体的な事業を進めている一方、収支不足を解消するなど、健全な経営の確立を目指しているところでございますが、「利用者負担のあり方」として、運賃水準については、その計画の中で15%程度の見直しを検討する必要があるとしているところでございます。

また、御説明させていただいたとおり、27年度、28年度と運賃改定の未実施によりまして料金収入の減少のほか、電気料金の値上げ、ループ化に伴う人件費、経費などの発生

などによりまして、28年度の予算におきましては、計画に比べまして、3億円を超える経常収支の悪化が見込まれているところでございます。

このような経営状況でありますことから、当初活用計画で見込んでおりました将来的な単年度黒字など、収支の改善を図り、健全な経営を目指していくためには、運賃改定を早期に実施することが必要であると考えているところでございます。

なお、運賃改定による増収分につきましては、今後とも見込まれます、例えばループ化後のサービス水準の維持を図る経費、軌道や電路設備のための維持保守もかかりますし、ロードヒーティングの燃料費などもかかりますので、また、施設・車両等の老朽化に伴う維持費用、停留場のバリアフリー化、電気料金値上げに伴う動力費・電気料など、今後とも見込まれる費用に充当させていただきたいと考えているところでございます。

運賃改定を実施させていただくことで、今後の路面電車事業の経営基盤の安定化を図りまして、持続可能な事業運営を目指したいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、説明の冒頭で申し上げましたとおり、運賃改定後の中長期の収支見通しや需要動向につきましては、現在、精査しているところでございまして、次回の会議でお示しできるよう、努力しているところでございます。

続きまして、7ページ以降、簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

運賃制度についてまとめたものでございます。

7ページ目は、さきの総会にもお配りしております「運賃の概要」の資料でございますが、御覧のとおり、現在の運賃は170円の均一制となっております、右側の資料にありますとおり、平成4年から24年間、普通運賃の改定は行っていない状況になります。

次に、8ページ目を御覧いただきたいと思います。

もう少し細かな運賃の説明といたしまして、「割引制度」というものをまとめさせていただいております。

特に「乗継割引」につきましては、路面電車、地下鉄、バスの乗継パターンや、券種によって割引の有無や割引額が異なっておりまして、一番上の行でございますけれども、路面電車と地下鉄を普通運賃で乗り継ぐ場合は、大人で地下鉄が80円引きとなっている現状でございます。また、ここの真ん中辺の表の中にありますが、このたび、狸小路停留場の新設に合わせまして、都心の回遊性を考慮いたしまして、路面電車の「西4丁目」、「狸小路」、「すすきの」の各停留場と、地下鉄の「地下鉄大通」、「すすきの」、また「豊水すすきの」の各駅をセットで乗継指定とさせていただいたところでございます。

次に、9ページの乗車券等を御覧いただきたいと思います。

一番上のどサンコパスは、利用者が比較的少ない土日などの利用促進を図るため、31

0円で大人1人、子供1人が一日乗り放題としているものでございます。

また、その下のホテル販売用一日乗車券は、観光客への利用促進といたしまして、沿線のホテルと協定を結びまして、宿泊プランの一つとして、限定発売をさせていただいているものでございます。

一番下の方に、右側に囲みがありますけれども、SAPICAについての多少の傾向をちょっと載せております。囲みの中でございますけれども、25年6月の供用開始以降、ICカードの利用率は、順調に増加しているところでございます。

続きまして、他都市の状況もお示しをさせていただきたいと思っております。10ページを御覧いただきたいと思っております。

「他事業者運賃比較」でございます。

他都市の路面電車を参考にまとめているものでございまして、上段が公営企業です。国内は札幌を含め5都市で、これが全てでございます。下段が主な民営の企業を示しております。

本市は、積雪寒冷地でございまして、その特有な経費もございまして、一概には比較できないところでございますが、参考として提示させていただいております。また、一番下の方に、細長く載せておりますけれども、札幌市内の他交通機関の運賃も併せて載せております。地下鉄は、今現在、初乗りが200円、市内のバスにつきましては、一部の対キロ区間を除きまして、初乗りが210円、JRは初乗り170円となっているところでございます。

最後の説明になりますけれども、先日の総会におきまして、利用者の傾向等につきまして、いろいろ御議論、御意見がございましたので、整理をいたしまして、A3判2枚で御説明をさせていただきます。

11ページ目の「路面電車利用実態調査の概要」でございます。左上にございますとおり、まず調査につきまして、ループ化区間開業前、平成25年9月の平日に行っております。

結果といたしましては、(3)にありますように、乗車人員総数の7割を超える約1万5,000票余りの御回答をいただいているものでございます。

調査の結果でございますけれども、特徴的な分につきましては、赤い点線でくくったり、また四角で囲んで説明をしております。お目通しいただきながら、説明をお聞きいただきたいと思っております。

まず、(1)の乗車目的につきましては、一番多いのは出勤となっております。ただし、同じ時期に同様の調査を行った地下鉄に比べますと、青の「出勤」の割合が相対的に低い一方、紫色の「買い物・娯楽」や、水色の「通院」の割合が比較的多くなっております。

また、年代につきましては、地下鉄と比べまして、60歳代、70歳代以上の方の割合が多少高いという結果になっておりまして、この2点からは、路面電車は乗り降りの負担の少ない、御高齢の方にも優しい公共交通機関として、幅広い年代の方に地域の日常生活の足として、御利用いただいているということが言えるかと思えます。

また(4)に、乗車前と降車後の交通手段を記載しておりますが、2つとも「徒歩など」というのが7割以上を占めておりまして、停留場近くからの利用、また近くへの利用というのが多いというのがわかります。

続きまして、右側に目を移していただき、(6)といたしまして、時間帯別の乗車目的を載せております。朝のラッシュ時の乗降がもちろん最も多くなっておりますが、それ以外の日中の時間帯の波は、それほど大きくないことが読み取れると思えます。そしてまた、色分けしております乗車目的別に見ますと、薄い水色の「観光」のピークが、若干でございますけれども、19時台がピークとなっております。これは平日の調査ですけれども、藻岩山へ向かう方の乗車と考えられますので、平日においても、沿線の観光のスポットとしての役割があるのかなと思っております。

続いて(7)に、停留場別の乗車目的を掲載しておりますが、人数でいいますと、両端の「西4丁目」と「すすきの」が突出して多くなっておりますので、それぞれの目的の乗車人員も、この2つの停留場が多くなりますが、各棒グラフに占める目的別の割合ということでいいますと、左から4つ目、「西15丁目」では、「通院」が比較的多く、また「ロープウェイ入口」では「観光」が比較的多く、また西線の西線何条、何条とありますけれども、各停留場で「出勤」の割合が相対的に高いということがわかると思えます。

続いて、もう1枚おめくりいただきたいと思えます。

これは、都心線開業後、つまりループ化開業後の利用状況調査の概要でございます。

1点目といたしまして、都心線停留場の乗降客数を載せておりますが、調査はループ化開業後約1ヵ月後の平日、休日それぞれ1日で行ったものでございます。

結果は、2つの円グラフでお示ししておりますが、3つの都心線の停留場のシェアを表しております。グラフの下に箇条書きしておりますが、下の方に書いておりますけれども、停留場別シェアといたしましては、「西4丁目」は平日、「すすきの」「狸小路」は休日の方が高いということが、ここで読み取れると思えます。

2番目に、対面式で行いましたアンケート調査結果を載せております。

今年2月に行ったものでございますけれども、結果の左側、円グラフを御覧いただきますと、71%の方がループ化の魅力を実感していることがわかります。その右側の棒グラフの方でございますけれども、複数回答でループ化事業の魅力を上げていただいているところで、「移動時間の短縮」、「歩かなくてよくなったこと」、「回遊性の向上」、「サ

イドリザベーション」の評価が高くなっていることが読み取れるところでございます。

続いて、資料の右側の円グラフでございますけれども、まず円グラフ、13%の方から、ループ化後に利用状況の変化があったと御回答いただいております、その方に回数を伺ったところ、ひと月あたりの平均利用回数が増えている状況でございます。

続いて、乗車人員の増の要因につきましては、路面電車、実際に現場で働いている職員、乗務員への聞き取りを行ったその分析、考察ということも、触れさせていただいております。「外回り」と書いているのは「時計回り」、「内回り」というのは「反時計回り」とお考えいただきたいと思います。停留場については、四角で囲んでおります。

まず、(1)の西線の外回りでは、朝ラッシュ時の乗降客数が増えているということで、沿線でマンション等の建設により、住民の方が増えているのではないかと考察しているところでございます。(2)の山鼻線では、国の施設でございますけれども、農政事務所の移転による増、それと(3)にあります、地下鉄南北線から路面電車へのシフトによる増、それと(4)の高齢者による都心部での移動による増というのが、それぞれ要因として上げられているところでございます。

最後に今後の調査についてでございます。まず、総括的なお話になりますけれども、ただいま2つの資料でお話しした結果、路面電車が地域の日常生活に密着しているものとして使われていること、また、ループ化の効果が既に表れ始めていることを示しております、今後のまちづくりや観光面への活用の可能性を感じさせるものとなっております。

また、ループ化開業後に行った本項の調査は、速報という把握をしたものでございまして、今年度秋以降、改めて乗降人員等の詳細な調査分析を行い、今後の乗車人員増につなげてまいりたいと思います。

簡単でございますけれども、この資料は、以上でございます。

そのほかには、参考1で路面電車事業の「沿革」、参考2で「輸送概要」、参考3で、路面電車に限って、「利用促進の取組み」という資料をつけさせていただいております。

参考4で「乗車人員の推移」ということで、この3カ年の、25年度、26年度、27年度は2月までしか確定値がないものですから、27年度で止まっています。この太い線が27年度の数値でございます。27年度春と夏は、前年を下回る人員で推移しておりますが、12月からループ化効果もございまして、前年より増加して推移しているというような状況でございます。

それと、次の参考5に、路線図を添付しているところでございます。

大変、駆け足の説明になりましたけれども、以上で、今日御用意させていただいた資料の説明を終わらせていただきます。

御審議のほど、よろしくお願ひ申し上げます。

以上でございます。

●高野部会長

ありがとうございました。

まず資料の説明については、以上でございます。

どの点からでも結構でございます、御質問、御意見を承ってまいりたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

●田作委員

説明がいろいろとあったので、一つ一つ教えていただきながら、意見を述べさせていただきたいと思います。

まず、1 ページ目の札幌市路面電車活用計画のことについては、よくわかりました。

今回の料金負担というのは、あくまでも車両の運行に必要な経費と、施設の老朽化に伴う経費が足りなくなったから、値上げしければならないというお話で理解してよいかという確認と、そうすると、過去のお話ということで、会長からお話があったのでお話をすると、過去の平成17年の段階から今年度に至るまで、要は改修をしなければならない軌道の計画を平準化して、例えば何年ごとにこの区間のレールを換えるとか、路盤を交換するとか、そういったことを毎年計画的に実施していけば、一気に値上げをすることがなかったのかどうかというのは、気になる点です。

どういうことかといいますと、例えば西4丁目のところから一定の区間を区切って、ここまでの間は消耗が激しいので、早目に改修しましょうというようなことを、10年間でも計画を立てて順繰り順繰りにやっていけば、値上げを緩やかなペースで遂げられなかったのかと、不思議なのですけれども、そういった計画というか考え方は、いかがでしょうか。

●高野部会長

路盤改良の計画性ですね、いかがですか。

●菱谷事業管理部長

平成17年に存続を決定したということもございまして、それまではなかなか方針が固まらなかったもので、やはり維持管理といえども、なかなか投資がしにくかったというのがございます。

17年度以降、いろいろな議論を始めまして、活用計画（ループ化編）、その後、経営計画なども作りまして、その中で、やはり計画的に維持修繕もやっていかなければいけないということで、その年できることの優先順位を決めながら、基本的には改修を行って

いったということになります。

おっしゃるとおり、一度に全部はできないため、やはり優先度を見ながら、本当に緊急度を図りながら行っていったというのが実態でございまして、路盤、また線路、車両につきましても、今後ともそういったものの経費は、計画的に順繰りとかかかっていくということでございます。

●東川高速電車部長

高速電車部長、東川です。

路面電車の特に軌道の状況につきましては、レール、枕木、それから路床の砕石、こういうものが老朽化しておりますので、車両走行時に騒音、あるいは動揺、冬期間には、当然ながら路床の凍上と、寒さによる浮き上がりというものがあまして、それで安全運行を確保するために、計画的に概ね25年周期で8.5キロの部分を整備、これを順次計画的に推移して、21年度で改良が一巡しております。引き続き、そういう整備は安全性に直結するものですから、計画的に行っているということになります。

以上でございます。

●高野部会長

今のお話で、田作さんもおっしゃいましたけれども、上下分離を含めて、いわゆる今の路盤整備とか基本整備については、今後ともそういう路盤整備をやっていくわけですね。それは行政の方で、札幌市の方で、責任を持って下を整備していくということになりますね。

それでいうと、どういうことになりますか、料金との関係ということになりますと。

●柳沼経営計画課長

路盤整備の関係につきましては、従前どおり、維持管理の観点でやらせていただきますので、基本的には料金収入の範囲内で、

●高野部会長

料金収入の範疇で対応していくということになりますか。

●柳沼経営計画課長

そうですね、ただ、今回ここで書かせていただいている既設線の機能向上という関係で、制振軌道化というものを併せてやらせていただくレベルアップ部分については、新たな設備投資の分類の中でやらせていただくという形で、その後整備を終えたものについては、そのできている設備を維持していくという観点で、料金収入の範囲でやっていく形になります。

●高野部会長

上下分離といっても、そういう経常的な修繕については、上のほうで面倒を見るという

ことになるのですか、考え方としては。上と下ということですので、今の考え方でいうと。

●田口事業推進担当課長

上下分離制度につきまして、平成30年代前半を目指して、これからということですが、基本的には、下の大規模な施設の整備につきましては、引き続き、下になります交通局の方ということになります。上の部分、運送事業につきましては、担い手とかは今検討中ですが、鋭意また詰めていくことになるかと思っておりますけれども、その辺の日常的な維持管理ですとか、その部分につきましては、料金収入で賄っていくこととなるかと思っております。

●高野部会長

ありがとうございました。

まだありますか、また後でいいですか。

では先に手を挙げていただいたので、済みません。

●高田委員

高田と申します。

ごく基本的なことを教えてほしいのですけれども、実は先日、新聞紙上に、料金値上げについて17.6%の引き上げをするという、かなり詳しい記事が出ているのですが、これと今ここで言われている15%程度の値上げという絡みが、どのように捉えたらいいのかわからないので、これからいろいろな収支計画等が出てくるだろうと思うのですが、基本的な考え方として、その新聞紙上に出了れた数字と、15%程度の値上げを将来的に考えたいという、この関係について御説明をお願いしたいのですが。

●田口事業推進担当課長

新聞報道等で17.6%という数値が出てございました。この数字につきましては、単純に活用計画で想定しておりました200円と、現行の170円という金額、これを割り返しますと、17.6%という数値になっておりますので、そちらの方で出了れた数字かと思っております。

活用計画におきまして、金額は、御説明したとおり、おおよそ15%程度ということで見込んでございます。御承知のとおり、電車の料金につきましては、10円単位で今設置してございますので、その計画で見込んでいた200円となった場合の割り返した数字として、その17.6%という数字が出てきていると思ってございます。

●高野部会長

活用計画の方では、費用的換算で、利用者に対する実際の料金ということではなくて、15%というものが出てきていて、現実的に料金値上げをするとすると、200円という具体的な数字が出てきたので、200円割る170円で17.6%と。活用計画の方では、

費用的な見積もりからすると、約15%ということが出てきたということですね、おそらく。

●菱谷事業管理部長

この前の総会の際にも御説明させていただきましたけれども、活用計画のときには、今後の収支見通しや他の交通機関の運賃を踏まえまして、15%程度の見直しを検討する必要があるとしていまして、実際、運賃の想定は10円単位ということもありまして、札幌市の交通事業経営計画、これは26年6月に策定いたしました。その中において、30円の改定ということでシミュレーションをしております。実際、そこはまだ今利用者負担のあり方ということで、御議論をいただいているところと理解をしているところでございます。

●高野部会長

分かりましたでしょうか。

では吉岡さん、お願いします。

●吉岡委員

吉岡と申します。

まず、基本的なことで、私の意見も含めて、ちょっと申したいと思っているのですが、冒頭で部会長から、任期が8月上旬までなので7月中には答申したいという話がありました。

ということは、今はもう4月の末なので差し迫っており、回数も限られているというような部会長の話もございました。

それから、事業管理者からは、早期の運賃水準の見直しが必要だと。一方で十分な審議をいただきたいと。部会長からも市民の納得できる論議をという話がありました。時間と納得をどう両立させるのかということになってくると思います。

これから質問しますが、この活用計画で改定、市民負担のあり方というのをうたっているということでした。それからすれば、順を追っていろいろな計画を立てて、その中で今回の運賃改定というのも、その範囲内のことかなとも思うのですが、いずれにしろ、改定がなされるとすれば25年ぶりと、四半世紀ぶりということですね。

ほかの都市との運賃の比較もありました。公営のほかの都市とも比べれば、積雪寒冷地というようなお話が先ほどありましたけれども、現行の170円というのは、決してほかと比べて極端に低いという話ではないと思います。単純に他市と比べる、あるいは民間でやっているところを見れば、確かに低いなど、こう思いますけれども、他市の話はともかくとしまして、これまでの計画の中で出されている利用者負担と、これについてどうあるべきかという論議をこの場ですると、こういうふうに理解しています。

お伺いしたいのは、ただいま御提示いただいた資料の中で、運賃改定の部分に関しまして、今お話がありました15%程度という、1ページの利用者負担のあり方と、収支の見直しや、他の交通機関の運賃水準を踏まえると、云々とあります。運賃制度全般の見直しを進めると、こうありますが、これは、この活用計画の文言ということですか、それよろしいですか。

先ほどからの27年度と、本来は27年度に改定するものだったというお話ですが、その27年度ということも、この活用計画に文言として載っているという理解でよろしいですか。そうしましたら、どういう文言になっていますか、お知らせください。

●田口事業推進担当課長

活用計画におきましては、料金改定の部分につきまして、15%程度の見直しといったことで、文言として本文の方に掲載してございます。

その資料の後半の方に、中期収支シミュレーションというのを掲載してございまして、そちらの中におきまして、200円への料金改定を想定してございまして、その時期につきましては、27年度当初からという見込においてシミュレーションしたという内容でございます。

●吉岡委員

27年度当初からという文言としてあるということですね。

●田口事業推進担当課長

そうですね、シミュレーションの前提としてということで、幾つか条件が付記してございまして、その中に掲載してございます。

●吉岡委員

シミュレーションの前提として、あくまでシミュレーションと、その前提として、27年度当初からということですね。わかりました。

それが、総会は20日だったと思うのですが、その20日の日、たしか部長からだったと思うのですが、委員からの問いに対しまして、28年4月から想定していますと、たしかそういう話があったと思います。170円から200円と、金額も具体的にその場で示されたと思っています。28年4月から、たしかそうあったと思うのですが、そうでしたか。

●菱谷事業管理部長

説明といたしましては、まず改定の幅については、15%の考え方をこの前も活用計画で述べさせていただきまして、シミュレーションの中で30円の話もさせていただきました。実施時期につきましては、できるだけ早期にということで、最短で29年の4月を目指していきたいということは御回答いたしました。

●吉岡委員

新年度ということですね。

●菱谷事業管理部長

新年度ということでございます。できるだけ早期にという意味で、そういうお答えをしたつもりしております。

●吉岡委員

分かりました。

それで、先ほど御説明いただいた中で、まず、今回詳細の資料を出していただきまして、沿革等々、これまでの歴史を踏まえた資料だったと思うのですが、改定による中長期の経営見通しについては、今精査中で、次回以降というお話だったのですが、そういうことですか。

●菱谷事業管理部長

はい。

●吉岡委員

15%というのは明示されているのですが、10円単位ということも分かりました。

シミュレーションでは、170円から200円ということも、もう数字としては出ているわけで、そうしましたら、中長期の見通しと、現在精査中ということだったのですが、できればそれも今回出してほしかったなど、額がもう具体的になっています。

それから、冒頭、部会長からお話がありましたように、期限というものもあるようです。そうすれば、やはり値上げによって中長期の経営はどうなるのかと。これはやはり今回出していただくべきではなかったのかなと、私はこう思います。

1点お伺いします。先ほど料金改定が遅れたことによって、赤字幅といいますか、これが膨らんだと、こういう御説明がありました。これは資料として理解できると思います。ちょっと疑問なのは、人件費の計画からの人員増の影響などにより1億5,900万円の増加と。この6ページでございます。この中で、ループ化後、ダイヤの精査による運転手の増と、こういうことがございます。

それから、この点でいえば、ループ化というのは、何も突然決まった話でもなくて、それこそ工事から長期間にわたってのことだと思うので、ダイヤの精査による運転手の増と、ちょっとこれがどうなのかなと首をかしげざるを得ません。

それから、その下の経費のところですね。ループ化による経費増2,600万円とございます。ロードヒーティング経費等々あります。ループ化後、設備費は、これは国の補助制度を活用しながらと、1ページにございました。では、その関連のロードヒーティング等々については、国の補助事業でなくて、これは乗車料金等で賄うということですね。

●菱谷事業管理部長

イニシャルにつきましては、国の補助を使って設置をしております。維持管理につきましては、先ほどお話ししましたように、我々の方で、今後も管理していくということになります。

●吉岡委員

今のループ化による経費増2,600万円、これはイニシャルということですか。

●菱谷事業管理部長

維持管理です。

●吉岡委員

これも、いわば活用計画の想定外だったということになりますよね。

●東川高速電車部長

ヒーティングに関しましては、都心線という、ループ化を行った区間ですけれども、ほかにはササラ電車を今4両持っております、それによる除雪を行っております。都心線につきましては、国道ということで、国道の道路管理者の御意見もあるのと、もう一つは、雪をササラで飛ばしたときに、サイドリザベーションなものですから、歩道側、

●高野部会長

事前に活用計画の中で読み込めたでしょうということを言っているのもあって、ご質問の趣旨は。ですから、そうではなかったということが、読み込みが甘かったということですか。

●東川高速電車部長

そういう意味では、活用計画のとおりにはいかなかったという、途中はまだ除雪車でいけるだろうという判断で、活用計画を進めていたというのが実態でございます。

それと、その先にお話がありましたダイヤの関係ですけれども、この人員増に関しましては、実は当然シミュレーション等はしておるのですけれども、ループ化になってかなり人の動きが変わって、元々の西4丁目、すすきの折り返しのダイヤでは、想定がつかなかった部分というのは確かに出ております。それに伴いまして、ダイヤを変える、あるいは詰めるということになると、当然人も増えるという、そういう意味では、想定ができなかった部分というのは確かにございまして、それで人件費が増えたということになっております。

●吉岡委員

分かりました。

事業ですから、実際にスタートしてみて、今の話というのは、利用者増といういい方にいったので、なかなか当初想定どおりにはいかなかったと。それは理解いたしました。

やはりループ化というものも、今回の利用者負担の見直しの一つのといえますか、どの程度か、別に金額的なことでは8,800万円等々、全部ではないのでしょうかけれども、一つの要因にはなっているというふうには読み取ることができると思います。

それから、さまざまな利用調査ですけれども、20日の総会の際に、調査については、今回出させていただきました、ありがとうございます。

委員の方から、利用実態調査と、これについて恐らくないとしたらということでしたけれども、そういう調査がなかったら致命的だというような、そういう言葉も委員からたしかありました。そうでなくて、こういうふうに調査があったということですが、いかんせん、これが3年前の調査で全部終わっていますね。今年の秋にこういう駅ごととか、かなり詳しい、3年前に行ったような調査を再びやるということですか。

●菱谷事業管理部長

この実態調査は25年ですので、ループ化前で、ループ化後としては、こういった簡易な調査を、それを今回情報としてお出しさせていただきました、今年度秋には、そういった実態調査をもう一度詳しく行い、そして分析した上で、今後の利用者増の分析などにつなげていきたいというふうに考えているところでございます。

●吉岡委員

分かりました。

以上で終わります。

●高野部会長

この6ページの資料、吉岡委員の大変重要な御意見だと思うのですがけれども、人件費にしても経費にしても、今御質問が出ましたけれども、活用計画よりも悪化しているという状況で、利用者については、活用計画よりも2割ぐらい増えているのですけれども、活用計画の前提で15%値上げが必要だと。今回、我々は、乗車人員以外は活用計画よりも悪化しているわけですね、状況として、それでも15%の値上げで済むかどうかというのは非常に疑問が残るのですけれども、その辺りは次回以降の将来に向けてのシミュレーションなんだろうけれども、15%という活用計画で大丈夫なのですか、活用計画よりも悪化している状況がある中で。

●菱谷事業管理部長

今後とも、先ほどお話をしましたように、いろいろ内部の効率化も一層進めるとともに、併せて将来的には上下分離というものも視野に入れながら、経営形態の見直しを進めていきたいと思っておりますし、また、具体的な今後の中長期の見通しにつきましては、次回、具体的にまたお示ししながら、御議論いただきたいと思いますところでございます。

●高野部会長

次回以降という中で、今の点、特に上下分離したときに、今とどういうふうに、具体的に費用の負担の仕方だとか、そういうものが変わるかというのを、ぜひ細かな意味も含めて出していただかないと、なかなか御議論ができないと思うのですね。その辺もうちょっと、次回以降の課題として受け止めていただきたいなと思ってございます。

●菱谷事業管理部長

努力して出していきたいと思っております。

一つ、今の答えにならないのかもしれませんが、先ほどの活用計画の後ろにシミュレーションをつけております。その中で、今後経営の効率化だとか、適正な運賃水準を確保することで、平成33年度に単年度収支の黒字化ということを見込んでいるところでございまして、今後、情勢の変化などもあるものですから、できる限り早期の収支黒字化ということを目指したいということには変わりませんが、その辺も、状況の変化を踏まえて出していきたいと思っております。

●高野部会長

ほかいかがですか。

川端さん、お願いします。

●川端委員

川端です。

御説明、たくさんありがとうございました。

きっと次回の議論になるのかと思ったのですが、15%ということでもシミュレーションをして、33年度に黒字になるという予想だということですが、それが計画どおりにいけばいいのですが、逆にそうではない、また予想外のことが起きて、いろいろな維持をしていく上で、市民としては、また何年後ぐらいに値上げするのか、これが果たしてどのくらいの計画でやられているのかということも、きっと必要な情報ではないかなというふうに思いますので、ぜひそういった部分も出していただければと思います。

それと、15%上げて、維持して好転していくとは思いますが、それ以外で乗る利用者をアップするほかに、何か方策というのが今後検討されるようであれば、教えていただきたいと思います。

●菱谷事業管理部長

どの部分のですか。

●川端委員

乗客増です。

●菱谷事業管理部長

これは前回の総会の際にも多少説明させていただいて、重複するかもしれませんが

ども、例えば今行っている取組といたしましては、どサンこパスや、先ほど申し上げたホテルとのいろいろなタイアップ、商店街とのイベント、団体とのイベントなどを行っておりますけれども、今後、例えばもう一つ、今日お示ししたものとして、28年4月に、お手元にある市電の沿線の名所巡りマップみたいものを出して、皆さんに、ぜひ市電を利用しながら、町歩きをしてもらいたいと考えていることもございますし、昨年10月に、札幌が日本新三大夜景に選定されたこともありまして、藻岩山などとの連携を一層強めていきたいと。例えば今は市電の車内に、ロープウェイの割引券も置いたりしているのですが、もっと別な、もっと一歩進んだようなことはできないかなどということも、今、検討しているところでございます。

以上でございます。

●川端委員

ありがとうございます。

ちなみに、今までやられていた結果、いろいろな乗車券、一日乗車券とか、そういうもので、利用者というのはかなり増えたという数字は出ているのでしょうか。実際にそういういろいろなイベントなどを行って、どのくらいそれで利用者が増えたとか、あとは実際に利用者がどういったものを望んでいるのかということも必要なのではないかと思うのですけれども。

●菱谷事業管理部長

一つ一つのデータになってしまいますけれども、例えばどサンこパスでいいますと、年間大体10万枚ぐらい発売させていただいておりますし、商店街とのお買い物ラリーも、年度の差はありますけれども、2,000人から5,000人程度の増というものがございます。

先ほどのイベントでどれだけ増えているかということで、全員が市電を使っているかというのは、ちょっとつかみ切れないところがありますけれども、例えば一番大きなイベントとして、市電フェスティバルというのがありますが、毎年右肩上がりになっておりまして、25年度が8,000人だったものが、27年度1万2,000人ということで、地域のイベントとして大分定着してきておりまして、そういったデータの把握はしているところでございます。

●高野部会長

乗客の将来の予測をするときに、今のようないろいろな施策もありますけれども、何といても大きいのは、都心の居住者が今よりどの程度増えていくか、あるいは減っていくかということが、何といても、市電の乗客については大きな影響が出ると思いますので、ここ10年に限っても、都心の居住者が増えるのか増えないのか、マンションの高騰で、

新築物件がなかなか売りにくくなっているところもありますけれども、その辺もぜひ見込んでいただいて、何と言っても、そこが大きな要因だと思うのです。その辺も見込んでいただいた上での将来のシミュレーションというのをしていただくようお願いしたいと思います。

●菱谷事業管理部長

分かりました。

●高野部会長

ほかにいかがですか。

笹川さん、お願いします。

●笹川委員

市民委員の笹川です。

二十数年以上も料金改定を行われていないわけですがけれども、この間におきまして、料金改定について、検討をしなければならないということが何回あったのかということと、なぜこれほど長い間、料金改定について、審議会等に諮られなかったのかなというのが疑問としてありまして、その辺についてお答えいただきたいと思います。

●菱谷事業管理部長

御質問の趣旨といたしまして、なぜこのタイミングなのかということも含めてということとでございますね。

今まで説明してきたことと、多少重複してしまうかもしれませんが、やはりまず路面電車を存続するということを決めて、その後、存続するにあたりまして、持続可能な経営体質へどう改善していくかということが、まず、24年に路面電車の活用計画というものを策定したということがベースでございます。

その中では、もちろん運賃改定だけではなくて、今申しましたループ化を含めた利便性の向上、運賃のあり方の見直し、経営形態の見直しを含む更なる効率化ということ、いろいろなことをセットにさせていただいて、計画をつくっているところでございます。

その一つとして、市民の利便性ということであると、ループ化を、昨年12月に営業させていただいたということになります。

その中の一つといたしまして、170円均一だったものを、シミュレーションでは30円でやっていますけれども、15%程度の値上げをしていくということで計画をいたしまして、先ほど御説明いたしましたように、27年度、28年度と、いろんな経費の増などもございまして、また、収入の部分もございまして厳しい経営状況になって、今後ともこの状況ですと、やはり安定した持続可能な事業運営が立ち行かなくなるのではないかとこの問題意識のもと、早期の運賃の見直しが必要ということで、今回、札幌市公営企業調査

審議会に諮問させていただいたという流れになっております。そのように御理解いただければと思います。

●高野部会長

今の御質問の裏側に、地下鉄の値上げは、どのようなタイミングでされましたか。

●菱谷事業管理部長

地下鉄の値上げにつきましては、普通運賃につきましては、平成9年、

●高野部会長

それ以外に値上げしていませんでしたか。

●菱谷事業管理部長

しています、消費税改定の。

●高野部会長

消費税だけでしているのですね。地下鉄も値上げは今までしていないのですか。

●菱谷事業管理部長

消費税は別にして、普通運賃の改定は、平成9年度が直近でございます。

●高野部会長

ずっと遡っても全然していませんでしたか、地下鉄。

●柳沼経営計画課長

平成9年の前は、平成4年にしております。

●高野部会長

それと8%になったとき。

●柳沼経営計画課長

8%になった平成9年。

●高野部会長

それ以前は、開業から全然値上げしていない。

●柳沼経営計画課長

いいえ、それはしております。

●高野部会長

そうですね、それはどういうタイミングでされたのか。

●柳沼経営計画課長

タイミングとしましては、当時としましては、基本、昭和の時代だったと思いますが、当時は物価の上昇率に応じて、料金改定をさせていただいていたかなというふうには思いますけれども、

●高野部会長

そのレベルでは、市電も値上げしていたわけですね。今の推移を見ると、110円から150円まで、そういうことですか。

●菱谷事業管理部長

そういう理解でよろしいと思います。

●高野部会長

ですから、地下鉄も同じように、消費税以外は値上げしていないということなんですね、物価が安定してからは、結果的にはですね。

続けてどうぞ。

●笹川委員

それぐらい経営努力しているということで、市民もその辺について、まだよく理解していない人もいると思うんです。

それと、安全・安心がやはり大切なものですから、値上げに際しても、その辺について御説明することも大切なのかなと思います。

そのほか、これだけ上げなかったというのは、活用計画に盛り込まれた状況で、ずっとこの時期ということでやってこられたと思うんですけれども、そういうさまざまな要因について市民に対して説明していかないと、御納得いただけないのではないかなというの、併せてお願いしておきます。

●高野部会長

いかがですか。

●菱谷事業管理部長

今後いろいろなプロセスの中で、もちろん市営企業調査審議会や、また市議会などの場におきまして御議論いただくことになりまして、その際、もちろん経営効率化だとか、サービスアップの取組等を併せまして、厳しい収支状況、利用者負担の見直しの必要性など、市民や利用者の皆様にも御理解いただけるよう、同様に適宜適切なタイミングで、丁寧な説明を行ってまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

●高野部会長

どうぞ。

●吉岡委員

今、部長からの丁寧な説明をいただきました。ぜひお願いします。

行政というのは、私の理解する範囲では、一つ一つ手続きを踏んでやっていると思います。しかし、その手続きが、市民全体に行き渡っているのかと、いろいろな計画をつくる手続きの積み重ねが新しいことを決めて行くのですけれども、それをきちんと説明するこ

とが、私はぜひ必要だと思っています。

値上げの話ですけれども、利用者は増えています。それは先ほど説明にあったとおりでと思います。藻岩山観光等々の話もありました。改定することによって、利用者減のおそれも十分あるのではないかと思います。マイナスになるのか、あるいはどのぐらい減るのか、そこら辺、何か、お答えづらいでしょうけれども、改定することによって、利用者の数のデメリットというのは、何かお考えありましたら、お話しいただければと思います。

●菱谷事業管理部長

改定に伴いまして、そういった乗車人員の若干の影響は、受けることになるかもしれないと考えているところですが、やはりこれまでのサービス水準をきちんと維持して、今後とも利用者の利便性の向上だとか、先ほど話が出た利用促進を図っていく一方、将来にわたって地域の皆様の足ということで、持続可能なものとして、安定的な経営が必要だということを、きちんと説明することによりまして、理解を得られるよう、できる限り努めてまいりたいと考えているところですが、

以上でございます。

●高野部会長

一応、次回の時には、料金値上げによる影響の求め方ということは出していただけますね、考え方というかですね。

●菱谷事業管理部長

中長期の収支見通しと併せまして、もちろんそのもととなる、今後、需給がどういうことになるかということは別にございますので、併せてお示しすることになると思います。

●高野部会長

はい。

ではお願いします。

●吉田委員

値上げそのもの自体は、そのタイミングとか、その理由とか、値上げ幅とか、あるいは将来どうなっていくのかと、こういったことを見て、値上げそのものは未来永劫駄目だと、こういうふうにはならないので、それはその都度、検討していくべきだというふうに思いますが、タイミングの点でいけば、ループ化が稼働して、すぐこういう議論ということなので、何となく市民から好印象を受けている中で、少々残念な気はします。タイミングとしては。感想としては、そういうことであります。

それから、職員の関係で、私は連合、労働組合なものですから、いわゆる非正規といいますが、非常勤の運転手が6割という中で、更にこの比率を高めていく、こういうこともありました。大量輸送機関で公的な交通機関ということでもありますから、何事も安全とい

うのが第一だと思いますので、その辺、これまで市営交通の中では、大きな事故というのは余り聞いておりませんが、引き続きその点、経営状況だけを考えて、無理に現場の体制について極端なことをやっていくと、その辺の危惧というものも想定されますので、ぜひその辺はうまく気をつけてやっていただく、このことをお話しておきたいと思います。

それから、将来的なことは、中長期の見通しを含めまして、次回以降ということなのですが、市電の活用の関係でいきますと、今回ループ化ということで、それはやりましたと。当時、延伸議論もあったというふうに思うのですが、その辺の将来的な構想とか、これはなかなか今そこのところまでのお話は難しいのかもしれませんが、過去はいろんな市民も交えて、そういう議論もされたかなと記憶しています。たしか昔の新聞では、どちら方面に延伸とか、そのようなことが載った時期もあったのかなと思っていまして、その辺、今お答えは持ち合わせていないということや、あるいは迂闊にしゃべれないということであれば、それはよろしいんですが、やはりループ化だけでいくと、なかなか沿線の人だけの議論になりがちなものですから、広く札幌市民として考えたときに、将来の路面電車、これはまちづくりで考えるという部分もありますから、その辺の将来展望というものも、話せる範疇で結構でございますので、お願いをしたいと思います。

それから、値上げの幅の話ですけれども、30円というのは結構大きいですね、いきなり30円というのは。過去の資料を見ても、20円というのがせいぜいで、30円というのはかつてないのかなと。ずっと値上げしていませんから、ということなのですが、利用している方からすれば、170円から200円というのは、これは幅としては、結構大きいかないかなという感想でございます。

以上でございます。

●高野部会長

ループ化よりも拡大した話については、どういう対応でいきますか。

●相原交通事業管理者

たくさんのお話がありました。答えられる範囲でと言っておきましたので、そのようなつもりでお答えをしたいと思います。

まず、運転手の非常勤化が進んでいって、その結果として、その比率が過大になるのではないか、安全に対して心配があるのではないか、そのことが経営面でどうかということについてですが、我々としても、安全第一というのがまず基本にありまして、運転手につきましても、正職員、非常勤にかかわらず、同じような研修体制、訓練体制を組みながら、安全の確保ということに関しては、しっかりとやっていきたいと思っています。

それから、労働条件などについては、これからの話でございますけれども、やはりきちんとした雇用体系、労働勤務体制をとるとするのは、当然のことだと認識しております。

また、値上げの幅という御議論もありましたけれども、確かに今までにないことをシミュレートしている状況にありますけれども、ループ化をしない路線のまま維持管理をしながら経営を続けることには、先が見えてきていたということは事実だと思っています。

そして、このループ化ですが、単に交通手段、輸送手段の充実のためだけに行うものではなく、将来の都心の活性化、そして札幌市のまちづくりに生かすという、そうした可能性を評価した上で、ループ化に踏み切ったものです。

その際には、御質問にありました、将来の他の地域への延伸というのとはどうなのかという論点もありました。活用計画の前の活用方針についても、議論をいただく場、例えばプランニングセル方式による市民会議を設けたり、各区でもパネル展でのアンケートなど、様々な場を通じて、意見を集約して、検討を進めていきました。

方針の中では、将来の延伸地域として、3つの地域が有力ではないだろうか、可能性があるのではないかとということがあり、ループ化編としてまとめた活用計画にも、今後の展開ということで、桑園地域、それから苗穂方面への活用というのにはあるのではないかと、今後の検討課題と書かれています。

この検討は、交通局が主体ではなく、今は組織が変わりまして、まちづくり政策局というところにあります総合交通計画部という、市内のいわゆる交通ネットワーク、道路も含めた交通施策を考えるとところがありますけれども、そちらが中心となり検討していくことになります。勿論、我々としても、事業費がどの位かかるのかなどの検討について、関わっていくことになりますけれども、これからの議論であると承知しております。

ですから、路面電車活用計画では、ループ化に特化したシミュレーションをしており、今後の利用者増を、どうやって盛り込んでいくかということにつきましても、シミュレートの段階では、ループ化によって増える人員は約600人という堅い数字で見えています。現在、一日当たりの平均では2,000人程度の増ということになっておりますので、これからそれがどのようにしていくのか、今後のテーマにはなりますが、非常に堅いシミュレートでも成り立つような経営でなければ、ループ化に踏み込んでいくのは難しいのではないかと判断があったと思います。

そういう意味で、活用計画に基づく、そして様々な要素を入れ込んだシミュレートというのを次回以降お示ししますので、それを見ていただいて、御議論していただければと思います。

●高野部会長

今のループ化よりも拡大する、桑園だとか苗穂だとかという話については、一応将来の構えとしては、可能性としてはあり得るのかもしれませんが、今回の値上げについての積算の中には、入れ込まないでいただいた方が、議論が行いやすいと思うのです。そ

こを入れ込むということになると、非常に複雑になりますので、そこは切り離していただきたいと思うのですが。

●相原交通事業管理者

分かりました。

●高野部会長

一つだけお聞きしたいのは、今、均一170円なんですが、場合によっては、例えば都心、大通からすすきのまでだとか、短区間での距離の100円化とか、要は今、均一化を崩して、区間ごとの料金を徴収するという事で、先ほど30円の値上げが高いというお話がありましたけれども、そういう距離にある程度応じた形での区間制を、前はSAPICAはなかったの、徴収コストだとか、いろいろな混乱ということもあったのでしようけれども、今回はSAPICA利用率が6割7割というようなことになっていますので、その辺はスムーズにはいくのだと思うのですが、均一化というのは、あくまでもやはり固定した上でシミュレーションされるということですか。

●菱谷事業管理部長

現在、営業キロが8キロ台ということで短いことや、そういったループ化以前、ほぼ環状に近い運行路線、また料金収受を簡素化して、ラッシュ時はできるだけ遅延を防止したいということもあまして、従来から均一制を採用していて、できれば均一制でいきたいと思っています。

また、対キロ制にしますと、新たな整理券の設置や経費であるとか、また電車も老朽化しているものですから、そういった制約というものも相当ございまして、なかなかそういった議論は、難しいものかと思っているのが一つです。

それと、先ほどの都心100円というアイデアも、大変参考になるアイデアだと思うのですが、同様に問題もございまして、議論がいい悪いよりも、やるにもなかなか難しいというようなことも、現実的にあるかなというところでございます。

●高野部会長

分かりました。

ほかいかがですか。

田作さん、お願いします。

●田作委員

今の部会長のお話に関連しまして、SAPICAを使った場合は195円にして、現金の場合は200円にするというシミュレーションは成り立たないのでしょうかというのが、これが素朴な質問です。

というのは、東京のJRとかは、Suicaは1円単位で徴収していて、現金になると

10円単位に切り上げるので、そういった料金体系というのは、議論にならないのでしょうかというのが質問の内容です。

●高野部会長

技術的な話ですね。

●田口事業推進担当課長

制度的には、26年の消費税改定の際に、新たにそういう考え方が盛り込まれまして、首都圏の方の一部で1円単位、ICカードを使った場合の料金ということで設けられたとっております。現在、首都圏のIC化率はかなり高いところがございますけれども、今まだ札幌の場合ですと、先ほど路面電車で6割程度ということで、まず一つはIC化の利用率というのがこれから一つ課題としてあり、その辺は普及に努めていきたいと思っております。

それに、伴いまして、経営に与える影響ですとか、その辺は長期的な課題として認識しているところでございます。

それと、システム的なことで、今、降車駅で1箇所タッチするような仕組みになっておりますけれども、先ほど部会長からお話がありましたワンコインとかという話も、そういったシステムのことも併せながら、長期的に考える話かと現在、認識しております。

●高野部会長

今の御趣旨は、何かICカード普及という意味合いでの差別化ですよ。

●田作委員

それと併せて、ICカードの差別化という問題というのと、この17.6%と15%程度の兼ね合いの問題なのですね。言葉遊びになってしまうのですが、現金であれば17.6%だと、ICだったら15%程度の値上げだというふうにはできないかなというのが、あくまでも言葉遊びになってしまうので、余りよくはないのでしょうかけれども、そういうICカードを使うことによって、値上げは15%程度だけれども、現金で徴収する部分は、切り上げになったから17.6%でできないかというのが意見としてあります。

●高野部会長

いろいろそこにおいては、行政的な意味合いもあるのでしょうかけれども、あとは技術的な話もあるでしょうし、少し次回まで検討いただいて。

●田口事業推進担当課長

はい。

●高野部会長

お願いします。

ほかいかがでしょうか。

あと、私からなのですからけれども、SAPICA利用者にとっては、乗降のODは取れないのですか。どこで乗ったか、どこで降りたか、それは取れますか、データとして残っていますか。

●田口事業推進担当課長

電車の場合、地下鉄と違いまして、降車するときのみのタッチなのです。

●高野部会長

どこで降りたは分かるのですね、データとして。

●菱谷事業管理部長

データはないです。

●高野部会長

データはないのですか。

●菱谷事業管理部長

地下鉄は駅ごとにあるのですけれども。

●高野部会長

データとしてはないわけですね。

●菱谷事業管理部長

あの機械の中だけではできないのです。

●高野部会長

できないのですか。

●菱谷事業管理部長

はい。

●高野部会長

ほかにいかがですか、いろいろ。

はい、どうぞ。

●高田委員

収支のことでいつも聞くのですけれども、札幌市交通事業経営計画、事業計画がありますね。それが26年にできているのですけれども、値上げの時期は27年10月というふうに書いてあって、私も読み込んでいなかったのですけれども、金額的なことも出されているので、かなり前から実はあった話なんだなということが、最近やっと分かりました。もう少し早くからPRしていれば、もっと浸透したのではと思うのですが、そこで、この全体収支の見通しというのは、43ページに出ているのですけれども、この収支計画というのは、活用計画との絡みで、活用計画には値上げの分が載っていませんが、この計画には載っているよというような書き方を43ページでされているのですが、それを捉えて、

これは平成30年までの収支計画が出ているのですが、27年度の決算とか、28年度の予算ベースでいけば、資金不足に関しては少し違いますけれども、全体的には、この流れの収支計画が生きていると考えてよろしいのでしょうか。

●柳沼経営計画課長

基本的には、活用計画のベースに基づいて26年につくったのが、この経営計画でございまして、まず料金の改定の関係につきましては、先ほど申し上げたとおり、活用計画では27年度当初から、経営計画では27年度10月から、料金が上がっているというシミュレーションで、収支をつくっております。

それで、収支状況につきましては、若干その後に増えた電気料の関係ですとか、そういうものがずれておりますけれども、基本的な収支の流れというのは、今のこの経営計画に沿っている形にはなっております。

●高野部会長

今の資料については、今年度から委員になった方には、渡ってしまいましたでしょうか。

●菱谷事業管理部長

前回配ったのですが。

●高田委員

私1回目ですけれども、もらっています。

●高野部会長

1回目にもらったのでしたか。ほかにいかがですか。

大分論点としては出てきましたが、本格的調査というのを9月にやられるということで、9月にアンケート調査しても、結論が出るまでにまたしばらくかかるでしょうから、そのデータではない形で、将来の見通しをやっていただいたもので御議論するということになると思うので、その辺、過去にも、もう大分前になりますけれども、地下鉄も均一化というか、ゾーン化できないかという検討をしたときに、結構料金の弾力性、価格弾力性なんかも見たことがありますので、少し古くなりますけれども、そういうものも含めていただいて、市電の価格弾力性というか、値上げしたらどのぐらい減るのかというあたりの見込みを、なるべくやはりきちっとした形で、最大限の努力をしていただいたものを出していただかないと、総会のときは、大分その辺、皆さん方から御指摘もありましたので、ねじり鉢巻きでやっていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

ほかに、何か次回に向けてありますか。

よろしいですか。

それから、次回はできれば資料については、少し修正する可能性があるとしても、事前

にお配りいただき、少し皆さん方に見ていただく時間をつくるような形でやっていただければと思いますので、その点もお願いしたいと思います。

4 閉 会

●高野部会長

では、議事としては終了でございます。

事務局にお返ししたいと思います。

●柳沼経営計画課長

長時間にわたって、御審議、ありがとうございました。

次回の交通部会につきましては、今、部会長の方からお話がありましたとおり、追って決定の連絡をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

以上でございます。

●高野部会長

では、どうもありがとうございました。