

# 札幌市営企業調査審議会 平成28年度第2回交通部会

日 時 平成28年6月2日（木） 午前9時39分～11時49分

場 所 交通局本局8階講堂

出席者 委員 11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、本望委員、吉岡委員、吉田委員

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2回交通部会

### 1 開 会

#### ●大平部会長代理

それでは、私が部会長代理として、部会長がいらっしゃるまで議事を進めさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

それでは、これから札幌市営企業調査審議会の平成28年度第2回交通部会を開会いたします。

皆さん、大変お忙しいところお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

欠席は、今のところ、高野部会長と斉田委員が遅れていらっしゃいます。お二人とも出席ということですので、間もなくいらっしゃるかと思います。

それから、4月に開かれました第1回交通部会の後に1名、委員の交代がありました。札幌市PTA協議会会長の交代に伴って、5月末に退任された川端委員の後任として、新たに同協議会副会長の本望委員が就任されました。

本望委員です。御紹介させていただきます。一言御挨拶をお願いいたします。

#### ●本望委員

札幌市PTA協議会の本望と申します。

本年度、よろしくをお願いいたします。

#### ●大平部会長代理

ありがとうございます。

### 2 交通事業管理者あいさつ

#### ●大平部会長代理

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から一言御挨拶をお願いしてよろしいでしょうか。

#### ●相原交通事業管理者

交通事業管理者の相原でございます。

28年度第2回の交通部会の開催にあたりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本会に御出席をいただき、ありがとうございます。

日ごろより、市営交通事業に対する御理解と御支援、御協力を賜りまして、そのことについても重ねてお礼を申し上げます。

本日の議題ですけれども、前回に引き続き秋元市長から諮問をさせていただいております「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」でございます。

去る4月28日の第1回の部会においては、路面電車事業を進めていく上でもととなっております「札幌市路面電車活用計画」と、これに基づくサービスアップ、あるいは経営効率化の取組、また、現在の収支状況や運賃制度、利用状況などについて御説明をさせていただきまして、皆様から貴重な御意見を賜ったところでございます。

今回は、前回御意見をいただきました運賃制度や上下分離制度に関する資料に加えまして、中長期的な需要見通し、収支などにつきまして、御説明させていただく予定でございます。

この後、資料について御説明させていただきますけれども、路面電車事業におきましては、直近の28年度予算において約3億円の赤字を見込んでいる中、今後とも老朽化施設の維持・更新が必要になるなど、経営の安定化が、不可欠な課題となっているところでございます。もちろん交通局といたしましても、職員一同一丸となりまして取り組んでいきますけれども、利用者の皆様にも一定の御負担をお願いする必要があるものと思っております。

委員の皆様におきましては、これまでの議論の部分も含めまして、引き続き本日の御審議をよろしくお願い申し上げます。私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

#### ●大平部会長代理

部会長がいらっしゃいましたので、議長の方を交代させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ●高野部会長

大変遅くなりまして、申し訳ございませんでした。

どうもありがとうございました。

それでは、引き続き進めさせていただきたいと思っております。

ただいま相原事業管理者から御挨拶を頂戴したところでございますが、前回までは、現状について、いろいろな制度についての御説明を頂戴したところでございました。

先の総会では、値上げに至った後の将来のことであるとか、いろいろな質問が出ておりました、今回はそういった事柄に対応すべく、例えば料金値上げした場合の乗客の動向であるとか、あるいは将来の上下分離の動向ですとか、そういった事柄に事務局の方でいろいろ資料を出していただいておりますので、それらについて、今日は、まず皮切りとしての御議論を頂戴いたしまして、御検討について、まだ不十分な点等々があれば、更にまた事務局の方で御検討いただくというようなことで、御議論を進めてまいりたいと思っております。

ということで、一応少し時間を多めに取っているところだったのですけれども、遅れて

しまして、大変恐縮でございます。

### 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

議題といたしましては、お手元でございますように、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ということで、資料1から5まで用意していただいているところでございます。

まずは、資料の説明を頂戴したいと思います。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。

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、まず資料1は運賃制度について、資料2は上下分離についてでございます。

資料3は、乗車人員の需要推計について、それと、資料4が今後の収支シミュレーションについて、資料5が主な観光客向け利用促進策についてと、また参考資料として、これまでの市民意見、市議会議論の状況などについて整理をさせていただいており、この6点を本日御用意させていただいております。

そのほか、参考としてお手元に札幌路面電車マップをお配りしております。

何か不備はございませんでしょうか。

ただいま高野部会長から御説明がありましたように、本日の資料につきましては、前回の会議で皆様からいただいた意見などを踏まえまして、取りまとめたものでございます。

まず、説明の流れとしまして、運賃制度に関しまして、前回の部会でいただいた御意見に対する考え方などを説明させていただきたいと思っております。

次に、また、前回の部会で話題になりました上下分離制度がどのようなものであるか、そして、将来的な乗車人員や収支見通しについて御説明をさせていただき、最後の資料で、観光客向けの利用促進策として、現在考えております取組について御紹介させていただくという流れになっております。

なお、今回の会議資料は、前回の部会長の御指示のもと、事前になるべくお送りさせていただいたところでございますが、専門的用語や分かりづらい表現など、一部修正させていただいたものがありますので、本日机にお配りしております資料の方を御覧いただければと考えてございます。よろしくお願いいたします。

それでは、まず資料1の運賃制度について御覧いただきたいと思います。

できるだけ簡潔に説明をさせていただきます。

資料の左側「1. 運賃制度の見直しについて」でございます。

前回の御審議の中で、乗車距離に応じた運賃など、運賃制度の工夫ができないかといった趣旨の御意見がございましたので、3点ほどに論点を整理いたしまして、それぞれ期待できる効果や実施における課題などを取りまとめ、現段階における考え方について御説明をさせていただきます。

1つ目といたしましては、対キロ制度などの「乗車距離に応じた運賃について」でございます。

この制度により期待される効果につきましては、乗車距離に応じた利用者負担による短距離利用者の負担軽減ということがあるものと考えております。

一方、課題といたしまして、長距離利用者の負担増のおそれや、乗車時のICカード読取機や乗る際の整理券発行機又は運賃表示機の新たな設置費、また、システム改修費の負担が必要となるほか、古い車両も多うございますので、その電源容量不足により機器設置に一定の制約があるものと考えているところでございます。

その他の点といたしましては、現状では営業キロが約9キロメートルと比較的短く、環状路線でありますことから、内回り、外回りによって、目的地が同じであっても料金差が生じることや、開業以来、均一制を続けておりまして、利用者に浸透していることなどについても考慮が必要になるものと考えているところでございます。

2つ目につきましては、いわゆる短距離区間100円、ワンコイン、または都心部100円運賃についてでございます。

これらの運賃制度により期待される効果につきましては、短距離利用者の負担軽減や、例えば近隣の買い物客など新たな需要の掘り起こしの可能性があるものと考えております。

一方、実施における課題といたしまして、対キロ制度の導入と同様になってしまいますけれども、やはり新たな機器設置などに伴う費用であるとか、古い車両の、さきほど申しました機器設置の制約があるものと考えております。

その他といたしまして、1周以上乗車される周回乗車への対応や、乗車停留場など、運転手の確認が必要となる場合が懸念されるというところがございます。

最後に、3つ目といたしまして、「ICカード運賃の差別化」ということについて御説明をさせていただきたいと思います。

ICカード運賃の差別化により期待される効果につきましては、乗車距離や停留場、利用頻度などに関わらず、幅広い利用者の負担軽減が図られるほか、ICカードの利用促進によりスムーズな降車が可能となるというふうに考えております。

一方、実施における課題といたしましては、10円単位と1円単位の二重の運賃設定によりまして、システム改修費の負担や路面電車単独での実施による市内の他の交通機関の制度との整合性などが考えられるところでございます。

また、首都圏のJRや大手鉄道事業者などでも実施している1円単位の運賃につきましては、平成26年4月から全国で初めて導入されたものでございますが、これは消費税率8%の改定時に、1円単位まで税を正確に転嫁する趣旨で認められたというふうに伺っているものでございまして、割引による利用者負担軽減を目的としたものではないということでございます。

以上のことを踏まえたまとめを一番下に記載しておりますけれども、これらの運賃制度の見直し、工夫につきましては、それぞれ期待される効果があるものの、現状の課題を踏まえますと、現段階におきましては、なかなか実施することが難しいものと考えているところでございます。

一方、次の資料右側の現行制度におけるサービスアップについてでございます。

通勤定期券の割引率の見直しということを話題として、また課題として取り上げさせていただきたいと思っております。

通勤定期券の割引率は、平成2年に実施いたしました運賃改定時に、25%から28%に見直しました。その後、26年の消費税8%改定時に増税分を転嫁したことから、現在は26%となっております。資料の一番下の表の太線で囲っておりますとおり、他都市の平均約33%と比べ、割引率が低い状況となっております。

また、利用実態につきましても、その隣の円グラフにありますとおり、通勤利用者全体の19%の定期券利用という状況になっておりますことから、今回、割引率を見直すということを考えまして、改定後の割引率といたしましては、33%を想定しているところでございます。

これは、SAPICAを利用した場合に換算いたしますと、現行の割引率では、月24日利用相当ということになりますけれども、先ほど他都市の比較で申しました33%に引き上げることで、週休2日の22日相当分となるところでございます。

もう少し詳しく説明いたしますと、ここに例に書いておりますけれども、普通運賃を170円から仮に200円に改定すると想定した場合、通勤1ヵ月定期では、現行7,550円が、改定後は8,640円となりますが、33%に見直しますと8,040円という料金が想定されるところでございます。

利用者のメリットといたしましては、ここに記載させていただいておりますが、値上げによる負担増の一定の軽減になること、また、路面電車全区間が利用可能で、何回でも乗り降りできるなど、定期券利用ならではの利便性の向上ということが期待できると思いま

す。

一方、また事業者にとりましても、固定客の確保、安定的な収入の確保などのメリットがあるものと考えているところでございます。

このように、現在の状況や、利用者、事業者双方のメリット、また、運賃改定の実施を想定した収支見通しを踏まえますと、この運賃改定と併せて割引率を見直すことが適当ではないかと考えているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、続きまして資料2の「上下分離制度について」御説明申し上げたいと思います。

こちらは、前回の部会でもいろいろと話題、また課題として出ておりました。その概要について、まず簡単に御説明をさせていただきたいと思います。

まず、上下分離制度の枠組みでございますが、上下分離制度とは、施設や車両を保有し、整備する主体と、旅客運送を行う主体を分離し、それぞれ経営を行っていくという制度でございます。

次に、上下分離制度の目的でございますけれども、札幌市では、路面電車をまちづくりに活用しながら、持続可能な経営を目指すこととしておりますので、例えば上下分離制度を導入することによりまして、運送事業は他の事業者が担うことになるため、民間ノウハウの活用により、さらなる経営の効率化や利用サービスの向上も図ることができるのではないかと考えております。

また、上下分離後も、札幌市が施設整備を安定的に行うことから、札幌市の主体的な施設整備によりまして、路面電車の特性や特徴を生かしまして、例えば高齢者にやさしいまちづくりなどに寄与することなどが可能になると考えているところでございます。

上下分離制度は、これらの両立を図りまして、持続可能な経営を行うことを目的として、現在、安全管理体制の構築や、運転技術技能の継承などの諸問題について検討を進めているところでございまして、上下分離制度の導入にあたりましては、またしかるべき時期にいろいろと整理をした上で、この市営企業調査審議会でも御審議、御議論いただくことを想定しているところでございます。

次に、下の参考の図でございますけれども、上下分離制度の導入に至るまでの時系列的な整理でございます。

こちらに書いておりますように、平成24年に路面電車活用計画を策定した後、路線ループ化の特許を国から取得すべく、この高度化実施計画を策定いたしまして、その後、ループ化の工事に着手し、平成27年12月にはループ化開業を迎えたところでございます。

その次の段階といたしまして、ループ化後の乗車人員や維持管理費の動向なども見据えつつ、現在御議論いただいております運賃改定を実施することを想定しているところでござ

います。

一方、上下分離制度は、経営形態の変更となりますため、現行の直営下において、まず安定した経営基盤を確立した上で導入することが望ましいと考えておりました。現在の検討状況といたしましては、この下の方に書いておりますけれども、安全管理体制の検討や、国との事前の相談を行うなどしている段階でございます。

その後といたしましては、適当な時期に、こちらの市営企業調査審議会や、議会での議論を行い、国に対して高度化実施計画の変更申請などを行いまして、国から認定をいただくことが必要となりますが、そうした手続きを経ながら準備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、資料3の「乗車人員の需要推計について」を御覧いただきたいと思っております。

この後の資料4で御説明いたします収支シミュレーションのもととなるものでございまして、今後の乗車人員の推計についてまとめているものでございます。

資料の左側上段に推計の考え方を記載しておりますけれども、近年の乗車人員の傾向及び将来の人口推計をもとに乗車人員の推計を行いまして、更に昨年12月に開業いたしましたループ化による効果を見込み、平成56年度まで推計を行ったものでございます。

また、運賃改定による乗車人員の下振れ、減少効果とでも申しますか、下振れの可能性についても併せて見込んでいるところでございます。

まず、1番の乗車人員の推計を御覧いただきたいと思っております。

ループ化効果を考慮する前の乗車人員の推計についての考え方でございます。

31年度までは、近年の乗車人員のトレンドが継続すると見込みまして、24年度から27年度までの傾向が28年度以降も続くものと推計をしているところでございます。

また、32年度以降の乗車人員につきましては、31年度の推計値をベースといたしまして、国立社会保障・人口問題研究所による札幌市の将来人口推計を用い、券種ごとに各年齢層の人口伸び率などを勘案して推計を行ったところでございます。

こちらに括弧書きで書いておりますけれども、25年度に実施いたしました利用実態調査の結果を踏まえまして、中央区と中央区以外の人口の伸び率を3対1の比率で傾斜配分し、推計を行っているところでございます。より中央区の動向を反映した推計となっているということでございます。

続きまして、ループ化による乗車人員の効果でございますけれども、中段のグラフを御覧いただきたいと思っております。

まず、青線グラフがありますけれども、昨年12月の開業から今年3月末までにおける1週間ごとの平均乗車人員に基づきまして、ループ化がなかったものとして推計した乗車人員と実際の乗車人員の差を、ループ化による増員効果と見なしまして、その割合の推移



を示したものでございます。

そして、赤色の点線でございますけれども、青色のグラフの推移により求めました近似曲線でございます。この近似曲線の傾向から28年度以降のループ化効果は、先ほど御説明いたしました推計乗車人員に対しまして3.61%程度増加すると見込みまして、人数にして約800人程度の効果になるものと推計しているところでございます。

また、料金改定を実施した場合におけます乗車人員の下振れの可能性についてでございますけれども、下段の【2】を御覧いただきたいと思っております。

これは、改定額として30円を想定した場合について見込んでおりますけれども、左側に青色のグラフで1日平均乗車率の推移を年度ごとに載せております。グラフの中に記載しておりますとおり、乗車人員の推移が一定の傾向にありました昭和53年度から平成22年度までの期間において、運賃改定後の年度における乗車人員の伸び率の平均と、それ以外の年度における乗車人員伸び率平均を比較したものでございます。

そのグラフの右側に、運賃改定による乗車人員の下振れの可能性ということで記載しておりますけれども、過去の運賃改定後における乗車人員の平均伸び率はマイナス2.15%でございます。平均改定後以外の平均伸び率はマイナス1.55%となっております。この差でありますマイナス0.60%が過去の運賃改定による乗車人員の下振れであると見込んだところでございます。

そして、過去の運賃改定率の平均と、今回改定額を30円と想定した場合の改定率の比率で先ほどの0.60%を補正いたしますと、改定額を30円と想定した場合におきます乗車人員の下振れの見込みは、マイナス0.57%となりまして、人数といたしまして130人程度の減少となるものと見込んでいるところでございます。

ただいま御説明いたしました1日平均乗車人員の推計をお示したものが、右側上段の折れ線グラフとなるものでございます。

青色の線でお示したものが、資料左側の上段で推計をいたしましたループ化効果まで見込んだ乗車人員でございます。その下にある赤色の線で示したものが、資料左側下段の乗車人員の下振れの可能性も考慮した乗車人員となっているところでございます。

この結果、赤色の方で申しますと、乗車人員の下振れの可能性を考慮した場合、運賃改定を見込んでおります29年度は、1日平均で2万2,934人。乗車人員がピークになると見込みましたのは、平成32年の2万3,217人になるだろうと推計しているところでございます。

最後に、グラフの下の囲みでございますけれども、推計結果の総括について申し上げますと、ループ化効果を見込む前の乗車人員につきましては、沿線人口の増加や就労環境の改善などによる近年の増加傾向を踏まえまして、32年度までは増加傾向となりますが、

その後は生産年齢層の人口減少の影響などにより、減少傾向に転ずる推計といたしました。

また、ループ化による乗車人員の効果は、1日平均で800人程度と見込み、活用計画で見込みましたループ化計画の600人程度よりも増加すると推計をしているところでございます。

続きまして、資料4の「今後の収支シミュレーションについて」でございます。

まず、シミュレーションの前提条件でございますけれども、点線囲みの中の1点目でございます。

料金収入につきましては、平成29年4月に料金改定30円の値上げを実施する想定で試算をさせていただいております。また、乗車人員は、先ほど申しました別紙需要推計によって試算をしております。

続きまして、人件費につきましては、平成27年度の決算見込みにおける実績額をベースにいたしまして、今後も引き続き運転手の非常勤化による内部効率化を進めていく想定で算出をしているところでございます。

3点目に、経費につきましては、平成28年度の予算ベースで計上をしております。運行にかかる電気料や車両の保守整備に係る委託料などがこちらに含まれているところでございます。

4点目、減価償却費につきましては、資料に記載しておりますような既設車両の老朽化対応などの建設改良事業の実施を想定いたしまして、償却期間を考慮した試算を行っているところでございます。

このような前提条件のもとで試算いたしました長期的な収支見通しを、資料ではグラフでお示ししております。左側は経常収支の推移、右側は累積欠損金の推移を示したものでございます。

左側の経常収支の推移でございますけれども、緑色の点線でお示ししているのが、活用計画の策定時における見込みをあらわしているものでございます。

そして、ほかに2つのグラフを載せておりますけれども、赤い実線は、今回の30円の料金改定を想定した場合、青い実線は、料金改定を行わなかった場合を比較しております。これらの2つのグラフは、一番下の※印にも記載しておりますように、26年度までは決算値、27年度は決算見込み、28年度は予算値、29年度以降はシミュレーションによる試算結果の数値を出しているところでございます。

活用計画では、平成33年度から黒字転換するものと見ておりました。今回の試算では、この30円の改定を仮に行なったとした場合、計画から2年遅れの平成35年度から単年度黒字に転換し、その後も黒字を維持するという見込みになっているところでございます。一方、改定がなかった場合の収支は赤字基調が継続するという見通しになっております。

次に、右側のグラフ、累積欠損金の推移を御覧いただきたいと思います。

こちらは、左側の単年度ごとの経常収支が積み重なった結果に相当するものとお考えいただけます。グラフの色分けなどにつきましては、左側のグラフと同じでございます。

活用計画におきましては、活用計画、緑の線でございますけれども、51年度に累積欠損金が解消となる見込みとしておりましたけれども、今回の試算では、ほぼ同時期の平成48年度に累積欠損金が解消できる見込みでございます。

これは、ループ化開業後30年以内に累積欠損金を解消するという国の目安をほぼ満たすものになるというふうに考えております。

一方、改定がなかった場合には、赤字基調の継続により、累積欠損金が増大し続けるため、解消が見込めない試算結果となっているところでございます。

ただいま御説明いたしました収支のシミュレーションのとおり、一方では内部効率化の取組みを進めながら、料金改定によって適正な利用者負担をいただくことによりまして、収支不足を解消し、事業経営の安定化を図っ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、資料5の「主な観光客向け利用促進策について」御覧いただきたいと思います。新しい内容も含まれておりますので、御説明をさせていただきます。

当局といたしましては、28年度に実施、またこれから予定をしております観光客向けの利用促進策について、ご紹介したいと思います。

まず、お得な企画乗車券の発行でございますけれども、内外を問わず、お得な乗車券として、最も多くのお客様にご利用いただいております「どサンコパス」というものがございまして、こちらは観光情報誌などに広くご紹介いただいている企画乗車券でございます。平成27年度で約10万枚販売をしているところでございます。

また、沿線ホテルとタイアップした取組といたしまして、宿泊者限定の特典として組み込んでいただく専用乗車券として、「ホテル販売用路面電車1日乗車券」も設定しております。

また、今後の予定といたしまして、これは新しい話ですけれども、今年は北海道新幹線の開業の年でもありますことから、「北海道新幹線開業記念特別企画」といたしまして、私ども札幌市の経済観光局やJR北海道さんなどとも連携いたしまして、北海道新幹線と特急のスーパー北斗などで来札される「個人型」の旅行商品を利用される方に、札幌市電1日乗車券の引換券をプレゼントするというキャンペーンを秋に実施する予定でございます。

続きまして、「市電沿線の魅力PR」といたしまして、市電沿線38店舗をラリーポイント

トといたしました「市電沿線お買い物ラリー」のほか、今年の新たな取組といたしまして、第12回もいわ山の日におきまして、5月31日限定の抽選プレゼント用として市電記念きっぷを発行したところでございます。

このほかにも、昨年12月のループ化を契機と捉えまして、「メディアを活用した情報発信」といたしましては、札幌の最新情報を掲載する生活情報誌「poroco（ポロコ）」という雑誌の6月号に特集記事が掲載されたほか、今日先ほどお配りいたしました札幌路面電車マップや、前回お配りさせていただいた名所巡りマップなどを作成し配布するなど、沿線の魅力を生かしたPRにも積極的に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

また、最後でございますけれども、すっかり冬の風物詩として定着してまいりました「雪ミク電車」の運行を今年も予定しているところでございまして、以上が今年度実施の主な観光客向けの利用促進策となっているところでございます。

観光客向けの利用促進策につきましては、根幹となります私どもの電車の安定的で快適な運行サービスに加えまして、その時々トレンドを捉えた取組が肝要と認識しているところでございます。

今後、このような利用促進策などに積極的に取り組み、また、それらの継続的な努力を行いつつ、安定した乗車人員を確保することはもちろんのこと、利用者増を目指して取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

最後になりますけれども、6ページ目に参考資料といたしまして、市民意見、議会議論などを添付しておりますので、参考にしていただければと存じます。

以上で、御説明を終わらせていただきたいと思います。

御審議のほど、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。

非常に重要な論点についてたくさんの御説明を頂戴いたしましたので、一応大きく3つに分けて、運賃制度が1つ、上下分離が1つと、乗車人員の推計とシミュレーションについて1つ、それからその他ということで、観光客への利用促進策でございますが、まず運賃制度について、資料1でございますが、いろいろ御要望等々が出ていたわけですが、それについての対応として、資料1にまとめているとおり、なかなか新たな単価が100円だとか、ICカードで現金とは少し差別化するだとか、そういうものについては、いろいろ設備の点を含めて難しい面があるということでした。あとは、定期券については、一応割引率をアップするというような御説明がありました。

まず、この運賃制度について、いかがでしょうか。

御質問で結構でございます。

どうぞ。

●田作委員

私は、ICの運賃の差別化について、前回御質問をして、その回答をいただきました。

それで、お伺いしたいのは、実施における課題で、よく口頭でも回答いただくときに、システムの改修負担がかかりますと。その改修額の負担というのは、お見積もりを取られていて、大体どれぐらいを想定されているのかと。その経費が多額なためにできないというところを確認したいのですけれども、お願いします。

●高野部会長

お願いします。

●菱谷事業管理部長

ここで考えられる想定といたしましては、やはりICカードの読取機であるとか、また、券売機など駅務機器、また定期券の発行機の機器改修など、そういった精算システムだとかいろいろなシステムがございまして、その改修が必要となりまして、一つ一つ精緻な見積りは手に入れておりませんが、少なくとも数億円の規模になるものと試算しているところでございます。

●高野部会長

よろしいですか。

●田作委員

分かりました。

●高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

高田さん、お願いします。

●高田委員

高田ですけれども、何点か御質問させていただきたいと思います。

現行制度におけるサービスアップのところですが、まずお聞きしたいのは、定期券購入者の19%という割合のグラフがございますが、この中で、通勤と通学生が入っているのかなと思うのですが、違うでしょうか。

●菱谷事業管理部長

通勤だけのこれは数字でございまして。

●高田委員

そうすると、通学の定期券というのは、どこに入っているのでしょうか。

●菱谷事業管理部長

このグラフは、通勤を目的とした利用者の使用状況をあらわしているところでございます。この中には、母数には利用目的が通学の方は入っていない状況になります。

通学の状況、割引の状況は右側に載せていますけれども、一応通勤を目的としたものでお示しした方が説明になるだろうと考えまして、ここはあくまでも通勤利用者の実態ということでお話をしております。

●高田委員

分かりました。

●高野部会長

定期割合というのは、お分かりにはなるのですか。前の調査ですか。

●田口事業推進担当課長

今回の資料にまとめております、通勤の場合ですと19%ということで掲載しております。それと同じように通学で見た場合は、通学の場合は69%と、通学目的の約7割の方が既に定期を御利用いただいて、

●高野部会長

調査でやられたということですか。

●菱谷事業管理部長

はい、ということになります。

●高田委員

続いて御質問したいと思うのですが、通勤定期券の割引の見直し、確かに利用者についてはお安くなるというか、サービスアップにつながるのでしょうかけれども、実は通勤手当の大半は、事業者が実質的に負担をしていると。値上がりすれば通勤手当の支給が増えるというのが現実ではないだろうかと思うのです。

そうすると、その割に乗車する人にとっては、別にサービスアップになるわけでもないし、上がった分請求をして上げてもらうというようなことで、結局はそれ以外の乗車の方々が最終的に負担をするという形になってしまうということになりますと、何か違和感を感じるのです。税法上でも通勤手当については非課税という扱いになっておりますし、それぞれの措置がされていますので、消費税との関係で引き上がった形になっているのは分かるのですが、そうであるとすれば、逆に子育て支援ということで、通学生は現在でも非常に高い率ではありますけれども、もっと大きく支援してやるのが、市民の理解も得やすいのではないかなと思います。そうでなければ、一般の方々が通勤者の費用を最終的に負担するという形になってしまうのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

●菱谷事業管理部長

通学の部分につきましては、やはりいろいろ御議論あるところかなと思いますけれども、今、従来の通学割引率が50%で設定をしております、これは今消費税改定で48.5%になっておりますけれども、いずれにしても、ここで表で載せておりますように、他の事業者と比べて遜色ないような状況でございまして、現時点といたしましては、7割の方が使われているということもありますので、通学の定期券については、見直す想定はしていないところでございます。

また、一方、通勤の方を、先ほど言いましたように、割引率のお得感が余りないということもございまして、ここにつきましては、平成2年に引き上げて、社会情勢もいろいろ変わって、週休2日制なども浸透したということもございまして、月22日間の利用で、それ以上使っていただければお得感が出る部分の33%を目指してまいり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。

●高田委員

定期券については、私、利用したことがないので分からないのですが、これは日曜日でも土曜日でも使えるのですね。

●高野部会長

そうですね。

●高田委員

ということは、定期券を持っているメリットというのは、それ以外にも大きくあって、そういったことも勘案すると、非常に定期を利用している方というのは、サービスを受けているのではないかと私は思うのですけれども、そういったことで、通学生に回せるのなら、市民感覚として何となく納得できますけれども、これを単に通勤定期だけを引き下げるのであれば、そのまま引き上げをして、例えば活用計画で見ている経常収支が、実際には2年遅れになってしまうというような状況もありますので、そういったことも勘案すると、現状の率で不満はあるかもしれませんが、現状のままで引き上げをするという方が、やはり財政的にもよいのではないかと感じるのですが、いかがでしょうか。

●高野部会長

これは非常に重要な論点で、今回の30円値上げというのは、まさに将来を見込んだ収支を改善するために考えているわけで、その中で、お話しいただいたように、通勤手当というのは、企業、事業者側が負担をする場合も多いから、そういうところを何も値下げする必要がなくて、もっと子育て支援の意味で、通学の方を、あるいは実際は買い物だとかの方が値上げを一番まともに負担するということになるので、そういうあたりを配慮する

と、定期券を何も割引率をアップしなくてもいいのではないかという御意見なのですからけれども、高田さん以外の皆さん方は、今の御意見についてどのようにお考えになりますか。これは非常に重要なポイントだと思うのですけれども、いかがですか。

笹川さん、お願いします。

#### ●笹川委員

直接の答えになるとは思わないのですけれども、少し違う角度からお話ししたいと思ひまして、僕はもう少し単純に考えまして、長い間上がってないものですから、通勤の定期券が見直しをかけられるというのは、雇用促進とか、全体的なことを考えますと、よい傾向なのかなと、単純には考えています。

また、月における勤務日数も、サラリーマンやパート、アルバイトの方によりましてさまざまありまして、定期券購入の魅力ですとか、価値がない場合においては、当然定期券を作らないだろうと思っております。

また、単に定期券利用による利便性向上のみならず、今は思い当たらないのですけれども、付加価値的なものと考えられ、また、そういうものがあれば定期券購入という利用促進にもつながっていくのかと、そのように考えております。

以上です。

#### ●高野部会長

ほかの皆さん、いかがでしょうか。

お願いします。

#### ●吉田委員

私は、立場が労働組合なものですから、働く者ということで、今回の通勤定期の割引のお話は、割引になる部分は、今お話にあったように、事業者が丸ごと見ているところもありますし、多分市の職員の方もそうなのかと思ひますので、ただ、出し方というのは、企業でいろいろあると思ひます。その30円という大幅な値上げを想定した中で、一定緩和措置としてその部分を着目したというのは、悪いことではないと思ひます。当然事業主の負担にはなっていくとは思ひますが、それは印象的にはよいと思ひます。

ただその場合に、やはり学生の方は全額本当に持ち出しです。家計の持ち出しということですから、とりわけ学生に係る教育費の問題でいけば、片道30円上がるというのは相当な持ち出しでありますので、そういった面では、どちらかをやめてということではなくて、数字で一旦出したものを修正するというのは難しいかと思ひますけれども、やはり均等に割引を考えてもよいのではないかと、要するに学生の方もです。

#### ●高野部会長

割引率をアップするということですか。



●吉田委員

そうですね。そういうことを検討して、多少通勤の方を下げても、割引率を考えている想定よりは下げても、均等に割引を考えていただくとか、そういったことをすることによって、やはり市民理解というのもより幅広く伝わるのではないかなと思います。

●高野部会長

どうぞ。

●吉岡委員

今の割引についての論議と外れて恐縮なのですが、既に高野部会長と事務局にお伝えしましたとおり、私、これから私どもの会社の決算取締役会がありまして、退席させていただきます。

それで、少し今の論議から外れて、次のステージに移り、1点だけお伺いしておきます。

今日示された資料の今後のシミュレーションですが、これはこれとして承っておきます。これに関連して、上下分離が30年代前半というお話でした。これは非常な決意をもってやられるというふうに承りましたけれども、この収支シミュレーション、30年の前半以降、この上下分離の効果等々は入っていないですね。

●高野部会長

入っているのですか。

●菱谷事業管理部長

入っていません。

●高野部会長

いないのですね。

●菱谷事業管理部長

入っておりません。現行下の、非常勤職員化などの効果を収支推計に反映しているところをごさいますして、先ほども御説明しましたように、上下分離制度の導入と申しまして、まだいろいろ詰めて整理をしているところをごさいますして、それらの例えば運送事業者の担う業務の範囲であるとか、人件費の水準など、これから検討する部分もあると思いますので、現時点では不透明なため、収支には入れていない状況でございます。現行下の中での話でございます。

●吉岡委員

分かりました。ありがとうございました。

非常に難しい問題だと思いますし、なかなか現段階で、30年前半といたしますと、もう間もなくなのですけれども、しかし、なかなか推計できないと、これも分かります。

一方で、この56年度まで推計の収支シミュレーションで出しているのですけれども、

それとの関連が、なかなか関連づけだと難しいとは思うのですけれども、このシミュレーションは、上下分離の効果、財政が一番大きな効果だと思っているのですけれども、それを狙っているのでしょうかけれども、しかし、その上下分離の効果というのは見込まない、現在の考え方で収支シミュレーションだということによいですね。分かりました。

それでは、済みません。大事な議論だと思しますので、部会長、私これから退席するのですけれども、事後の論議につきまして、録音を録られていると思うのですが、改めて御連絡しますけれども、後日なるべく早い段階で聞かせていただければと思います。よろしく願いいたします。

●高野部会長

分かりました。

今のシミュレーションの件について、上下分離を一方で提案していながら、シミュレーションの中にある意味では全く考慮されていないということについては、やはり、シミュレーションの中に、どういう影響があるかだとか、そういう点についてはある程度検討しておかないと、上下分離が相当長期な話ではなくて、30年というのはもう目の前に迫っている話ですので、次回までにこのシミュレーションの中に上下分離がどういう作用を及ぼすかという御検討は必要ではないかと思えます。シミュレーション自体は、できるかどうかというのは難しいと思うのですけれども。

●吉岡委員

あくまでシミュレーションの話で、上下分離もこれからの話になるのでしょうかけれども、しかし、路面電車の維持ということで、上下分離は欠かせないという御説明でしたので。

●高野部会長

そのために上下分離をやるわけですからね。

●吉岡委員

しかし、その関連ですね。

●高野部会長

貴重な御意見頂戴いたしました。ありがとうございました。

それでは、ちょっと話題の、先ほどの高田さんのご提案の料金の値上げの話、値上げというか、定期券の話に戻してまいりたいと思いますが、どうぞ。

●斉田委員

斉田です。済みません、本日少し遅れてきてしまいました。

今の定期券の割引率のお話ですが、まず通勤定期に関して、実質負担しているのは雇い主であるというのは、そのとおりでらうと思えます。子供さんの通学定期券の実質負担者は両親だらうと思えます。結局ある意味、料金値上げで影響を受けるのは、雇い主と両親

だろうと思います。

ですから、要するに、労働者の方が通勤手当という形でもらうから、影響はないというのは当然のことだろうと思いますが、やはり今申し上げたとおり、負担しているのはもともと雇い主と両親ですから、そういう方たちの理解を求めるという意味では、割引というのはよいことなのだろうと思います。

それから、他方で、そういった通勤時間帯以外に利用する方、通勤、通学以外で利用される方、確かに何のメリットもないのですけれども、こういう方たちというのは、ある意味、通勤、通学で利用されるヘビーユーザーの方と比べた場合は、利用頻度が少ないですから、そのところはやはり相対的に見て致し方ないのかなと思います。

そのように見てきたときに、やっぱり高田委員がおっしゃったとおり、その通学定期の関係も何か考慮してあげるのが、やはり市民理解を得るという観点からは、よいことなのではないかなと私も思います。

以上です。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

先生はいかがですか。

#### ●大平部会長代理

結局どこが、最終的に一番負担が大きくなるのかというところについてのシミュレーションが余り示されなかったという感じはします。そのことを御指摘なさったのかなと思います。

それで、定期のうち割引率を引き上げる部分を増やすことによって、利用者を増大しようというところが、この後出てきたり、最初にあったりしているので、そこを引き上げないという議論になると、本来矛盾した議論になってくると私はまず思います。

それから、全部の種類定期券の割引率を引き上げられれば、それはそれでいいのだけれども、そんなことをやってしまうと、普段余り使っていないヘビーでないユーザーは、乗らなくなるだろうということにもなると、元も子もないよという話にもなるわけですね。だから、それもちよっといかなものかなという感じがします。

通勤、通学のどっちなのかという選択になったときに、今現在として少子化に向かっているのであれば、子育てでしようというような話になるのは、そのときはどっちかではなくて、片方だろうというふうな議論にもなるかなと思います。この部分に関しては、やっぱりどこが一番負担が大きくなっていくのかが、一つ大きなポイントになるのかなと思います。

それに関連するところですが、例えば短区間で100円運賃とか、都市部で10

0円運賃なんていう新たなシステムが、ここでは運行さまざまなことで、その他のところで、なかなか課題は難しいよねという話ですけれども、これある程度クリアしていくと、何か新しい可能性というのが出てくるのかなと思うので、一番下にも書いてあるけれども、現段階では実施することは望ましいというのであるならば、今後それを工夫をやめないでもらいたいというようなのがあります。

もしくは、その予算的なものとか、それから部局的なものとかで何かあるならば、外注してしまうとか、例えば私どもの大学に回してもらおうとか、そういうことをやっていくと、今、いわゆる地域創生のPBLというのを大学のゼミと組んでやるというのを、文科省も推進しているわけですね。インターンシップはなかなか難しいので、そんなんだったら地域創生のところと結びつけてしまえばいいのではないかというのが大方の流れになってきているので、こういうのを広く振るといえるのは、少なくとも例えば情報大の遠藤先生なんていうのは、もうそういうことをぜひやりたいなということを書いていたりしているので、その点絡めてお考えになるといいのかなと。少なくとも情報としては、どこが負担するのかということについての部分が、ちょっと抜けているなという感じが、御指摘のとおり、何となく私はこの会議に来て思った次第です。

#### ●高野部会長

どこが負担しているかという、一つの大きな前提として、通勤、通学、それから私用ですか、その割合というのはどのぐらいか、調査されていますよね。それは、どのぐらいの割合になっていましたか。年次は25年度でしたか。

#### ●田口事業推進担当課長

前回の部会におきましてお示しいたしましたA3判の資料の中に、路面電車を御利用いただいている方の乗車目的を示したものがございます。

統計をとったのは平成25年になりますけれども、その際、出勤としてご利用いただいている方が全体の25%ですね。あと、登校ということでご利用いただいている方が3%、あと、出勤とは別に、仕事という名目で、

#### ●高野部会長

業務交通ですか。

#### ●田口事業推進担当課長

そうですね。勤務先から出先とか、そういう方が12%、あと多いところで、買い物、娯楽、

#### ●高野部会長

いわゆる私の用ですね。

#### ●田口事業推進担当課長

そういう方が21%でございます。

また、そのときに、帰宅というのもまた別項目で調査をとってございまして、帰宅で御利用いただいていると、御回答をいただいた方が20%いらっしゃいます。あと通院といたしまして、病院が沿線にございますので、7%。あと残りが1項目、観光が4%でございまして、残りがその他8%というような。

●高野部会長

これは足して100になるのですか。

●田口事業推進担当課長

なります。全てで100でございます。

●高野部会長

ということで、帰宅というのは、少し除くとすると、8割の中で、3分の1ぐらいが私の用ですかね。

●田口事業推進担当課長

そうですね、帰宅を除きますと、3分の1、そのぐらいになるかと思います。

●高野部会長

通勤も同じように、3分の1ぐらい。

●田口事業推進担当課長

そうですね。

●高野部会長

通学はかなり少ないということになりますね。そういうような状況なので、通学は意外に思ったほど多くはないと。やはり私用が結構多くて、病院に行かれたり、買い物に行かれたりですね。通勤、通学の方は、多少料金が値上がりしても値下がりしても、交通機関は変わらないようです。一番変わるのは、やはり私用の人がバスだとか、あるいは自転車だとか、あるいは場合によってはタクシーだとか、そういったことに乗り換えるということだと思うのですが、そういうことも踏まえてのお話で、通勤定期だけではなく、通学についてもある程度の割引率のアップというのを一緒に考えて、そういう意味では、通勤のアップ率を少し抑えても、通学の定期のアップ率を少し高めた方がいいのではないかと、こういうような御意見が大勢なのかなという感じもしますけれども。

どうぞ。

●加藤委員

1回目は出てなかったのですけれども、やはり地下鉄も札幌市の公共交通機関ですから、地下鉄の定期券の割引はどうなっているかという比較をしていかないと、要は市電だけ突出して割引を多くするというのは、やっぱり市民の公平さからいうと、問題があるのかな

という感じがしています。

今札幌市はバスはやっていませんけれども、バスの通勤、通学の割引率がどの程度になっているかということもしっかり把握して、その中でこの議論はしていくべきなのだろうと。地下鉄より割引率が高いというような問題になると、やはり公平性の問題が出てくるという感じがしています。そういう中で議論をすべきだと思います。

●高野部会長

おっしゃるとおりですね。

地下鉄の割引率というのは、すぐお分かりに、一緒かどうかというのはお分かりになりますか。

●菱谷事業管理部長

地下鉄の現在の通勤の割引率は、30%でございます。

●高野部会長

バスは、各社によってそれぞれ。

●菱谷事業管理部長

バスの方はちょっと手元に今すぐ出てきていませんけれども、いずれにいたしましても、先ほどの通学の問題や、また、他交通機関との整合性の問題も、少し整理いたしまして、次回までにまた分かりやすい形で、情報提供させていただいて、また御議論していただくということでいかがでしょうか。

●高野部会長

そうですね。大体皆さんの御意見は、そういうような形で、通勤だけよりもというお話の方が強いのかなという感じもありますので。

●大平部会長代理

私が申し上げたのは、もう少しここを慎重に議論したらどうかということをお願いしているわけで、特段このやり方について改正した方がいいということ、私は言っておりません。

●高野部会長

そうですか。

●高田委員

私の発言で、いろいろな御意見をいただいていますけれども、根本に返るべきじゃないかと。この審議会は何のために開かれているのか。お金がなくて収支が合わないから、何とか料金を上げましょうという議論なんですね。

そこで、割引率というのが、実際には本当に出てくるのかどうかという問題です。

●高野部会長

割引率のアップですね。

### ●高田委員

ええ。やはり疑問を感じざるを得ないのです。

ただ、いろいろな経営の中だとか、運営上、どうしてもそういうことが必要だとすれば、料金も値上げしますけれども、それに対するサービスも、できるだけ広くやるというのが、やはり原則だと思うのですよ。確かに札幌市の通学定期については、50%割引率ということですので、これはJRもどこも同じだと思うのですが、ここを別に高くしても、先ほど聞きましたら3%と言いましたよ、全体の。そうすると、それほど大きな金額ではないのではないだろうかと思います。5%値上げするうちの、先ほど吉田委員からもお話がありましたけれども、2%通学に回しましょうか、3%通学にしましょうかとか、どちらでもいいのですけれども、そういった配慮をしなければ、やはり一般住民の方が負担する負担感というのが増すし、通学生の親御さんも、いやいや単純に引き上がっただけで、何のメリットもないねということになっていくのではないかと思うんですね。そういったことも含めて、やはり根本的なことは料金の値上げを市民にお願いするという、その原点に立つと、どうあるべきかということを考えなくてはいけないのかなと思います。

### ●高野部会長

分かりました。

通勤と通学では少し状況が違って、通学というのは、結構自転車との争いになっていて、だから3%しか乗らないと思うのですが、結構料金の上げ下げによって、少し状況が変わる可能性も出てくると思いますので、今のお話を含めて、やはり料金を値上げるするのだけれども、なるべく値上げ感がないように、皆さんの利用頻度が高まるような値上げの仕方というのはどこの会社でもやっておられることなので、そういう中で、値上げしただけではない、サービスの向上もあるし、また料金システムも少しずつ工夫しながら、値上げはするけれども、値ごろ感が安くないようなやり方というのは、やはりこれは工夫すべきところだと思いますので、それをどこの主体に値下げするか、値上げするかと。値下げというか、割引率をアップするかどうかということも含めて、先ほどお話しいただいたように、また、今日の御議論を踏まえた上で少し検討をしたいなというふうに思いますけれども、次回までですね。

そういう形で、事務局、よろしいですか。何か御検討いただくということで。

どうぞ。

### ●斉田委員

先ほどの利用者の比率を聞いて、私もそういうものなのかと思って驚いたのですが、私的に利用される方、通院で利用される方が学生よりはるかに多い。その定期で何とかと、

割引率で考慮する、それで通勤、通学の人たちのことを考慮するというところまでは、皆さんよろしいのではないかという方向かと思うのですが、残された私的な利用の方、通院利用の方、その方たちに何をもって応えるのかというところが抜けているように思うのです。それは何か考えられるのでしょうか。それをお聞きしたい。

### ●高野部会長

これ、観光客向け利用促進策とありますけれども、こういうものもやはり買い物などの方には、幅広く考えるとそういうことでしょうし、また、SAPICAの導入によって、いろいろな意味で、10%のポイントがつくということもあったり、あるいはいろいろなほかのSAPICAカード自体の利用範囲が拡大していかどうか、そういうこともあると思うのですけれども、何かありますか、いわゆる定期客以外の。

### ●菱谷事業管理部長

今、定期の議論になってしまったので、ほかの部分はということだと思いますけれども、確かに通勤、通学のみならず、いろいろな利用で市電を御利用いただいておりますけれども、先ほど例えば部会長からお話がありましたように、私どももSAPICAを導入し、10%プレミアムということもやってまいりましたし、また、さきほどのどサンコパスは310円で大変お得な券を発売しておりますし、さきほど観光客について、最近のトレンドで少し御説明しましたけれども、市民の皆様にも少しでも愛され、親しまれ、使っていただくような取組ということも、前回の資料で一回整理して、現在の取組などもお話をさせていただいておりますけれども、そういった地道な努力も続けながら、いろんな方にぜひ使っていただくような工夫をし、利用促進につなげていければと考えているところでございます。

### ●齋藤委員

今のことに関連して、実はずっと思っていたことがあるのですけれども、バスが100円区間というのを随分前に設定して、これが定着して、他都市でも頻繁に、特に神戸ですか、福岡などはかなり観光客が利用されていると思うのです。

ここに書いたように、ICというのが多大に何億もかかる投資が必要かと思うのですが、現金のみ100円という方法もあろうかと思うのです。例えばすすきの7丁目、資生館前から8丁目までは、その間だけは狸小路の出入りのところですが、そういったところだけ100円にするとか、そういう線引きで、何とかお金をかけずに、少しでも今まで使っていない方が使えるような需要を喚起するような工夫というのはもっとあるのではないかというのが1点。

もう一つは、土日切符300円、確かにすごく安いですね。2回乗ると元は取れちゃうという、これはかなり割引率の高いカードであって、他都市では有名なものが、京都は3回



乗って元が取れるのです。200円を3回乗って500円。これもすごい利用率で、かなりバスの事業者を助けていると思うのです。同じように、札幌市の市電は、統計を見てびっくりしたのですけれども、平日の方が多くて、土日の方が極端に少ないという、その需要の喚起という意味ではよいのですけれども、逆に平日の閑散の時期、例えば10時から16時という日中だけでも、ドニチカまでもなくても、200円になった場合の往復、3回使ったら500円で、低額で使えるということがもしできれば、例えばこの7%の病院へ行っている方が、少し違うところでお食事をして帰ろうかという、3回乗っても500円だったら行ってみようかという、そういう工夫がもう少しあってもいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

### ●高野部会長

ありがとうございます。

100円の短区間の話については、この資料の中には、中ほどに書いてありますが、なかなか技術的というか、手続き的に難しい面もあるのですか。

### ●菱谷事業管理部長

私どももやはり、例えば都心の短区間を少しでも楽しんでいただいたり、そういった工夫をしていきたいという問題意識は持っていますし、課題があります。ただし、どうしても公共交通という役割のもと、どこから乗って、どこで降りたか、その把握が必要で、それも現行の市電は、皆さん御存じだと思いますけれども、バスと異なって、バスは乗るときにピッとやり、そしてまた出るときにピッとやって、要するに乗降の情報を取れるシステムを敷いているのです。また、昔は整理券方式などをやりまして、電車は、乗るときにピッと情報まではやっていないのです。つまりそれは昔からある均一料金で、しかもループに近い形でありましたので。そういったこともありまして、我々も課題感がありまして、そういうところをぜひ取り組んでいきたいという気持ちはあるのですけれども、現段階ですぐにというわけにはいかないと考えているところでございます。

### ●高野部会長

先ほどの資料にありましたけれども、前に地下鉄では、平日の昼間割引というのがありましたね、今はなくなっています。そういった意味では、御提案のように、どサンコパスは土日・祝日、年末年始だけですけれども、平日にこれよりも高くても、3回乗れば元が取れるぐらいの、500円とか、600円でもいいのかもしれないけれども、そういうものがあってもいいのではないかという、御提案だと思いますので、これについては、土日でもできているわけですから、平日でも可能は可能なのでしょうかけれども、それによってまた収支の計算がいろいろ変わってくるかもしれません。こういったあたりもやはり我々としては、今すぐというのは、なかなか難しい点があるかもしれませんけれども、こ

ういう点についても、やはり要望として、値上げと同時に将来的には100円だったり、あるいはそういった平日の割引の切符だったりというものを、御意見として出てきたということだと受けとめていただければと思いますので。

お願いします。

#### ●高田委員

先ほど斉田委員からもお話がありましたけれども、一般の乗車の関係で、お買い物だとか、高齢者の病院とかの部分についてはどうなのかという話もあったのですが、一般のお買い物については、制度がないのですけれども、実は70歳以上になると、交通局ではなくて、行政の方で1,000円でたしか1万円ぐらいの切符でしたか、これは市電も使えるのですよね。こういったこともありますよというPRも必要なのかなと思います。シニアライフの何とかという本が札幌市で発行されていて、そこに出ているのです。だから、そういうものも一つのPR効果になるのかなと思います。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

ということで、いろいろ料金については、今すぐできるものというのは限られているということはあるんですが、その中で定期については、いろいろ御意見が出ましたし、また、今後いろいろやっていただきたいということもたくさん出てまいりましたので、そういったこともお含みおきいただいてということで、次の上下分離の方に移ってよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございました。

それでは、続いては上下分離の制度ということで、先ほど吉岡委員の方から、これとシミュレーションが連動してないという御意見が出ましたけれども、まずこれについての御質問ですね。上下分離制度についてということでございますが、あったらお願いしたいと思います。御意見でも、もちろん結構です。

どうぞ。

#### ●加藤委員

僕、前回の全体の会議でこれを質問したのですけれども、全国でこういう形で上下分離をやっている、うまくいっている箇所があるのかどうか、お聞きしたい。

#### ●高野部会長

お願いいたします。事例ですね。

#### ●菱谷事業管理部長

事例として、富山の路面電車が上下分離制度をしいておりまして、実はその経営の実態

までの情報は今お答えできるようなものはないのですけれども、事例としてはございます。

●高野部会長

富山の場合は、少しそれに至るまでの経緯が違いますね。JRからの移管を受けたというあたりだとか、そういったあたりが少し違うのだと思いますけれども、一応上下分離としては富山だけですか。

●田口事業推進担当課長

軌道といたしましては、上下分離は富山だけとなっております。

●高野部会長

ほかにいかがですか。

お願いします。

●笹川委員

上下分離制度の目的の中に、まちづくりに活用しながらという部分がありまして、中ほどに利用者サービスの向上ということに記載されているのですけれども、今具体的に何か想定されることがあれば、教えていただきたいのですけれども。

●菱谷事業管理部長

それは、ここにも書いていますように、いろいろな民間の上の会社が持つノウハウなどによりまして、例えば沿線の事業者とのタイアップだとかということが、やりやすくなるのではないかと考えていまして、まだ実際のソフトの部分まで想定を詰め切れていないのは、そういうことを期待しているという意味でございます。

●高野部会長

これ逆に、期待できる可能性もあるけれども、逆に今よりサービスが悪くなるというか、お金儲けに徹してしまって、値上げしてもそんなにお客さん減らないのだから、もちろんその値上げについては、いろいろ行政ともいろいろ取り決めがあるのでしょうけれども、サービスが後退になる可能性だってないわけではないのでは、というのはいかがですか、これは。

●菱谷事業管理部長

この上の方の運営主体をどういうふうに規定するか、イメージするかにもよると思いますけれども、やはりそれは何らか下の方との一つの連携だとか、また指導だとか、その中でいろいろ方向性を一つにしてやっていける部分もあるのかなとは思っております。

●高野部会長

いかがですかね。

お願いします。

●田作委員

本当に事例が少ないので、手探りでこれからやっていくということはよく分かるのですが、何かこの※印のところを読み砕くと、現行の非常勤運転手を、上下分離後の運行を担う人材と位置付け云々というのが、ポイントとして2つあると思うのです。今、運転手さんは札幌市の職員ではなくなっていて、要は非常勤職員という名称になっていると。非常勤職員の方と常勤職員の方というのは、給料差が出ているわけですね。ということは、同一労働同一賃金になっていないということは、少し気になる。というのは、経営を労働者の方の賃金で抑え込んでいるように聞こえます。そうではないのかもしれない。ただ、余りよい聞こえ方ではないです。それが1点。

それと、上下を分けるということになった場合のメリット、デメリットというのは、まだまだ出し切れていないのだろうというのはよく分かります。ただ、これを受託する会社のめどというのは、どう考えていくのかと考えたときに、札幌市の今地下鉄でやっているような、駅の公社化のような、委託のようなことを考えていらっしゃるのかと思います。

ただ、それが本当の上下分離の求めるところなのかどうか、そのメリットが少し見えてこないのです。ですから、札幌市として、どういうメリットを、要はコストのメリットを期待しているのはよく分かるのですが、完全に事業者として、民間の会社を募集するのかどうかも含めて、これから議論だと、もう少しそこをちょっと、わかっている範囲で教えていただきたいなと思います。

#### ●高野部会長

現行の公社さんの関係との違いですね。

#### ●菱谷事業管理部長

その辺、まだお話しできる部分はまだない状況でございまして、今回あくまでもこの上下分離の話題を出したのは、このもととなっている、サービスアップもそうですし、料金改定もそうですけれども、活用計画の中で経営形態の見直しの検討とある中で、前回の議論の中で、上下分離の影響ということも出ましたので、概要と、大体の今どの辺を進んでいるかということのお示しと、また別途、整理、検討した上で、しかるべき時期に、この場にきちんと資料をお出しして御議論いただきたいものと考えているところでございます。

#### ●田作委員

ということは、いずれかの場で、諮問を出していただけるので、こっちも答申を出すという段取りになると思うので、そうしますと、先ほどのシミュレーションの件ですね。そこをやっぱりしないと、なかなか先ほど吉岡さんがおっしゃっていた部分ですね。ある程度材料をいただければ助かりますことをお願い申し上げます。

以上です。

#### ●高田委員

今、田作さんからもお話がありましたけれども、この財政シミュレーションの中に、この部分については入っていないというお話でした。それで、このところで、この上下分離方式をどうするかということ、どの程度議論するのか分からないのですけれども、やった方がいいという結果を希望しているのか、こういうことも考えているというだけのことなのか分からないですが、一応ここに出されたということは、こういう考え方で進めたいということだろうと思うのですが、そうしたときに、財政シミュレーションが、多分コストの削減というのが第1番の目的だと思うので、平年度ベースでどのくらい下がって、この経常収支が35年にはプラスだったですかね。ここがどれくらい詰まるのか、縮められるのか、そういったことも含めて次回にその資料をお出しいただければ、もう少し分かりやすいかと思うのですが、よろしくお願ひしたいと思います。

#### ●高野部会長

これは、先ほどの吉岡さんの話と同じですけれども、実際にそのシミュレーション、いわゆる上下分離した暁のシミュレーションまでできるかどうかということについては、少し難しい面があるのかなという、多分見解だと思うのですが、ただ、どのような効果が期待できるのかと、余りにもこれ定性的な話だけで、もう少しこのシミュレーションを何か考察できるような少し情報がないと。

#### ●菱谷事業管理部長

先ほど申しましたように、まだいろいろ検討途上でございまして、例えば上の運送事業を担う業務の範囲だとか、それにまた人件費のこういった制度を構築するかということもありますので、なかなか定量的な分析が難しい状況でございまして、ただし、一つだけ言えるのは、上下分離は経営の効率化だけが目的ではございませんので、今後のサービスアップのこと、また、先ほどの身分の問題、いろいろその辺のこともございまして、トータルで検討と認識しているところでございます。

#### ●高野部会長

上下分離になると、上の会社はどのような企業形態か分からないですけれども、基本的には民間企業ということになっていくわけですね、ある意味では。

そういう意味では、市民の、赤字とかそういう議論でいくときには、上よりも下の方がやはり重きを置いてみるということにもならないのですか。上の会社のことについても、市民としてはその経営状況について見守っていかなくてはいけないという話になっていくものですかね。どうですか。

#### ●相原交通事業管理者

御議論ありがとうございます。今、部長の方から申しあげましたけれども、上下分離制度の検討というのは、まだまだこれからの部分があります。

それで、活用計画を前回お示ししましてその中でも申し上げましたが、運賃制度のあり方と経営形態のあり方、路面電車を存続して延伸しながら進めていく上で不可欠な要素というのが、この2つになります。その意味で、適正水準の運賃と、それから上下分離制度、それぞれに効率的な部分、それからお金にはね返る、要するに経常費にはね返る部分が期待されています。

その上下分離での新たな経営形態になりますけれども、例えば、今回のシミュレーションにお示ししている人件費の問題でいえば、活用計画で考えていた最低ラインと申しますか、規模としては経営形態を、効率化の部分で15%程度の経費削減が必要と申していました。これは、今回ループ化で事業開始が若干遅れました。工事の入札不調などありまして、実際の運行は半年ほど遅れました。そういったことも影響していますが、それから、当初の運行車両の予定、29両というのがありましたけれども、その後ダイヤを適正にループ化前の水準を守りつつ、今大変な混雑があります。それを適正な形で散らしていくようなことも考えていきますと、現状では4両多く33両で運転しています。そうすると、必然的に運転手が増えていかなければならないというのがございますので、人件費も若干上がるのです。そういう要素を取り除きますと、当初考えていました経営の効率化という部分での15%程度というのは、達成する見込みになっています。その意味では、上下分離制度を導入したときに期待している効果というのは、実はそれ以上になるだろうとは思いますが、今シミュレーションでお示ししている数字が、それに達してないということではないと思います。

ただし、どれだけ今後上乗せで期待できるのかというのは、まだ検討途上と御理解いただきたいと思います。

それから、この経営規模の問題ですが、固定費の部分、施設整備、建設改良にかかるお金は大きなものです。恐らくは、この部分と安全運行にかかる部分を切り離した方が、より効率的になるだろうと見ています。

したがって、その固定費にかかる部分はきちんと公的に支えていく。つまり、大きな部分をきちんとした母体で支えつつ、運行は身軽に、その身軽になったことをもっていろいろなサービスを展開していけると考えているのです。

冒頭の運賃のお話もございましたけれども、路面電車事業を存続していくということが前提になりますので、フラットに考えますと、提供させていただくサービスと、それがどのような水準で守られるべきかというのが基本にあって、その中で許容できるいろいろな割引制度などを導入していくことが筋なのかなと私なりには思っています。この点についても、次の会にいろいろな可能性も含めて、もう一度まとめ直してお示しをしたいと思えますし、上下分離についても、少し整理をさせていただければと思います。

●高野部会長

確認ですけれども、活用計画のシミュレーションも上下分離は読み込んでいないのでしたか。

●相原交通事業管理者

上下分離制度がどのぐらいになるのかということは読み込んでないですが、一つの実感としては持っています。

●田口事業推進担当課長

活用計画のときには、上下分離制度というよりも、法人形態の見直しを将来的にということで、

●高野部会長

この緑のシミュレーション…、

●田口事業推進担当課長

中には当然入っておりません。

●高野部会長

入ってないわけですね。そういうシミュレーションを、今までまだやれてはいないということですね。

ということですが、これは割と今日の資料はまだ一般的な部分が結構多いので、これを行うことによって、どういう具体的な効果があるかというのを、もう少し進めた形で出させていただいて、なおかつ、シミュレーションを読み解くときに、ある程度変化のありようが分かるぐらいのイメージで、具体的なシミュレーションは難しいと思いますけれども、何かいただければいいのかもしれない。

ほかによろしいですか。

そうしますと、関連しますので、乗客の需要推計とシミュレーションということで、資料の3と4ということで見ます。

乗客の推計については、結局ループ化で、まだ12月から3月、4月、5月までしか経っていませんけれども、その間で一時期大きく伸びて、だんだん伸びが落ち着いてきて、大体落ち着き先として3.61%ですか、これぐらいは将来とも伸びると見込み、なおかつ30円値上げすることによる落ち込みというか、ここでは下振れと言っていますけれども、それを過去の値上げの経験の実態のデータから0.57%と見込んだと、こういうことでありまして、それを総合して一応乗車人員を推計すると。なおかつ、中央区とそれ以外の区の人口の伸び、減少というものを想定して将来を推計していると、こういうようなことで、この青線、赤線というものがありまして、それを踏まえてシミュレーションができてきているということですね。

これについては、いかがでしょうか。

この30円も値上げして、たった0.6%かと、こういうことがあるんですけども、どうでしょうか、この辺り。

どうぞ。

#### ●田作委員

恐らくこの減少率というのは、手堅い数字ですよ。過去の例から考えると、今高野先生がおっしゃったように、10円高い、30円だから、もう少し下がるかもしれないけれども、データから取ると、これはもう手堅いデータなのかなと私は思っています。

それから見ると、ループ化の効果を、割り引いても3%増は手堅く認めていけるのかなと、そのようにまずループ化の効果の割合を見ながら、1日の推計を見ているのですから、この数字については何とかいけるのかなと個人的には思います。

#### ●高野部会長

いかがですか、この乗車人員ですね。

これ私の感覚的に言うと、0.57までそんな詳しい数字が出るのかという感じが少しあります。例えば約1%程度とか、そのぐらいのイメージなのかなという感じもするのですけれども。あるいはループ化についても、3.61まで本当に見込むべきなのかどうか、その辺が少し気になる感じがしますけれども。

#### ●菱谷事業管理部長

あくまでも程度ということをございまして、大体の規模感とすると、800人程度、または130人程度ということをございまして、あくまでこれは計算の世界でございしますので。

#### ●高野部会長

そうなのです。しかし、逆に言うと、数字を0.57まで出してしまうと、かえって何か不確かな数字になる感じもするのです。予測の精度がそこまで高くないですね、いずれにしても。

#### ●吉田委員

根拠があるからよろしいのではないですか。

#### ●高野部会長

これは私の専門なので、総会するときにも、会長からきちんとやるよう話がありまして、いろいろ過去のモデルの例とかを見てみると、最近料金に対する感度というのはすごく低いのです。価格弾力性、料金を値上げしても、余り乗客が減っていないケースもあって、モデル的にいうと、数%減る可能性もあるというモデルの分析もあるのですけれども、ただ現実を見ると、それほど下がってないところもあるので、なかなかきちんと予測するの



は難しいのが事実だと、過去のいろいろな研究をひっくり返して見たのですけれども、そういうことしか分からなくて、だから、1%ぐらい減少するというあたりは、悪いところではないのかなという感じはあるのですけれども。

あとは、ループ化3.61がずっといくのかというの。

#### ●菱谷事業管理部長

論拠にはならないのですけれども、直近の事例と申しますと、高野部会長からもヒントはいただいていたのですけれども、平成23年2月に、沖縄のモノレールをご存じですか。ゆいレールといいまして、23年2月に料金改定を実施して、それがホームページにアップされています。乗客数の動向などが公表されていまして、そちらでいきますと、先ほどの23年の2月、直近ののですけれども、料金改定後も乗車人員に大きな変動はそれほどないのです。先ほどの0.57という数字がどうかは別にして、先ほどの求め方でいくと、沖縄では下にマイナス0.4%ぐらいの効果なものですから、それほど大きな減少はなかったという意味で、一つの事例としてご紹介できるかと思えます。

#### ●高野部会長

ということですが、いかがですか、乗車人員。

何か少しケースを設けるということではできませんか。例えば想定ケースとして、今3.61プラスと、0.57マイナスということで、きっちり出しているのですけれども、それをもう少し幅のあるような出し方というか、それはやらない方がいいですか。一つの数字でやった方がいいですか。高田さん、いかがですか、この辺は。

#### ●高田委員

私も、数字を使う仕事を長くやっていたのですけれども、出た数字でやらざるを得ないのかなと思うのです。これを先生おっしゃるように、変えてしまうと本当に根拠がなくなってしまふ部分があって、一応データとしてはこれですよ、ただ、実際にはそうなのかどうかは、これはもう全く分からないことで。それでいいのかなと思うのですけれども。0.57まで必要かどうか分かりませんが、0.6ぐらいがいいのか、その辺の範囲は分かりませんが、計算されて出た数字を使うということは、やはり根拠としては明らかなのかなという気はします。

#### ●高野部会長

分かりました。そういう意味では、吉田さんも高田さんもそういうような御意見で、一応ちょっと0.57は0.6ぐらいにしておいていただいた方がいいような気がしますけれどもね。

#### ●大平部会長代理

0.6より少ないというのがポイントなのですね。ですから、これは必要なことです。

●高野部会長

必要ですか、そうですか。

●大平部会長代理

そう思うのですけれども。気持ちの話ですけれども。

●高野部会長

いかがですか。

●本望委員

正しいデータでしたら。

●高野部会長

そういう意味で数字をきちっと出した方がいいという御意見が強いですね、やはり。ループ化についても3.61というのが、小数第二位まで出すというようなことで。

●田作委員

ちゃんとそろえて。

●吉田委員

逆に程度というところを見ると。

●高野部会長

なるほど。

●菱谷事業管理部長

これは、あくまでも我々のやった検討を皆様にきちっと提示するという意味で、また、それを今後のまとめにどうするかは、また別の話だと思っていますので、これは一つの根拠、論拠ということでお受け取りいただきたいと思っています。

●高野部会長

大体これについては、皆さん方、御異論は余りないようでございますので、ではこの800人、130人程度ということを中心に表に出すということだと思います。

シミュレーションについてはいかがですか、これについての御質問もあろうかと思いますが。

これ緑の線だと、平成40年ぐらいのところに大きく下がっているところがありますね。これはどうしてこう大きく落ちたのですか。

●菱谷事業管理部長

退職給付金が、当時の職員でやっていたので、一回そこで大きく落ちる年が出てきたということです。

●高野部会長

赤色の方は、それは考えていないのですか。

●菱谷事業管理部長

それもまた今、

●柳沼経営計画課長

入れています。

●高野部会長

入れているのですか。

●菱谷事業管理部長

考慮しています。それは今の構成で今度やっていますので。

●高野部会長

それが滑らかになるということなのですね、非常勤が多くて。

●柳沼経営計画課長

はい。大きなところとしましては、24年度に出した緑色の計画、こちらの方は、当時いた人を計算して、退職するときに会計制度上その年に全て支払いが生じると。

●高野部会長

今は変わったわけですね。

●柳沼経営計画課長

今は、引当金制度に置き換えております。

●高野部会長

そうですね、前もってやっていくということですね。それで滑らかになっているわけですね。

ということでございます。

どうぞ。

●笹川委員

経常収支の方の推移の方なのですけれども、活用計画から2年遅れとなる見込みということなのですけれども、その2年遅れになることに関して、理由が何点かあれば提示していただけたらありがたいのですけれども。

●高野部会長

かなり緑の線がばらついているから、たまたま早く一回（黒字へ）行っているというような感じもしないではないのですけれども。

●柳沼経営計画課長

直接的なお答えにはならないかとは思いますが、24年度に出している収支から、現状におきまして、収入、経費の関係が大きくずれてきている要素がございますので、それを加味して、なおかつ今回29年4月に30円を上げさせていただくということで、改

めて出ささせていただいて、大きな要素としましては、それぞれ動きがあるものですから、なぜかというのは、今の段階では申し上げられません。済みません。

●高野部会長

これ緑色の線は、かなりばらつきが大きいですね。そういう意味で、これをならしていくとすると、そんなに赤線と緑線は大きな挙動の差はないという見の方が正しくて、2年遅れということ余り強調する必要があるのでと少し感じます。見積もりの精度にも関係してくる感じがいたします。

どうぞ。

●高田委員

シミュレーションで、53年でしょうか、これは改定の方がちょうど収支がゼロになっていますが、これは何か事情があるのでしょうか。

●柳沼経営計画課長

改定の方、30円改定をしているところで、53年ですね。こちらで落ち込んでいる関係ですけれども、トレンドといたしましては、乗車人員が少しずつ人口減少に合わせて落ち込んでくるので、収支状況はプラスが少しずつマイナスの方に向かって下がってくる、トレンドはそのままでございますが、そこで生じるのは、大きなところとしては減価償却費の発生の度合い、大きなものがなくなって、54年度にその減価償却費がある程度大きなものは終わって、もとに一旦戻っているという絵がこのへこみの部分をあらわしております。

●高野部会長

どうぞ。

●齋藤委員

事前に配られて資料を拝見したのですが、活用計画というこの緑の線の前条件がよく分からなくてですね。もし可能でしたら、同じように前条件みたいなものがどこかにあったかどうか、ちょっと分からないですのですけれども。

●高野部会長

活用計画の方の料金の設定ですね。

●齋藤委員

ええ。もしそういうものがお示しいただければ、この赤い線と青い線との比較が分かりやすかったかなというのが1点。

あと、市民レベルで考えますと、確かに乗車人員が人口の減少のために減っていくという事はよく分かりますし、値上げをすると、0.5幾つの減になるので、こういうシミュレーションになるので、30円値上げしたとしても、こういう形でようやく黒字が見込

めて、でも、それ以降もとんとんだなというようなもので納得がいくかどうかなのですけれども、一方、近年のホテルの稼働率、観光の人間が非常に入り込んでいるというか、一部の商店街では非常に潤っているところも中にはあると。と考えると、札幌市では当然ホテルと同じく、こちらの市電の人口をインバウンドで埋めていくとか、または、在外の人たちでどんどん活性化していくということもやはり入れないと、これはないでしょうとおっしゃる方も中にはいらっしゃるのではないかなと、私は思います。いかがでしょうか。

#### ●高野部会長

この辺は、シミュレーションの中に、そういうインバウンドの方の利用というのを見込むのは、数字としてはなかなか難しいのかなという感じはします。文言として、何かそういう解説をつけるということかなという感じはしますけれども。

#### ●齋藤委員

流入人口が増えているというのは明らかなので、それが加味されていないというのは、指摘されるところではないかなと思います。

#### ●高野部会長

現状で、どのぐらい観光客の方が利用されているか、これはさっきおっしゃった観光の割合という部分ですね。

#### ●菱谷事業管理部長

まず、1点目ですけれども、資料でお配りしております活用計画の17ページ、18ページに、その前提条件を載せておりますので、もしなければ、改めて御提供するのは構いませんので、後で事務局にお話しいただければと思います。

2点目ですけれども、その辺のインバウンドの部分の数字というのが、なかなか把握は難しいというのが実際のところでございます、やはりこの後の議論にも多分つながっていくだろうと思いますけれども、交通局としても、さまざまなそちらのターゲットに向けて、いろいろな手を打っていきたいと思っております、それは国内外問わずと思っておりますけれども、そこで、少しでもこの目標達成の下支えになったり、また、アップにつながったりするようなことをやっていきたいと思うのですが、今の段階でそれが幾らになるかシミュレートするのはなかなか難しいと思っております。

#### ●高野部会長

平成56年度以降は、また赤字になっていく傾向でしょうか、乗客が減っていきますから、おそらく。

#### ●相原交通事業管理者

シミュレーション上はそうです。

#### ●高野部会長

そのときはまたそのときで、料金の改定のため、

●相原交通事業管理者

その前に、先ほどの上下分離でありますとか、経営形態が変わっていく可能性が高いということと、環境変化として、札幌市もそうですけれども、北海道全体でやはり観光誘導といますか、誘客の必要性が非常に高まります。

それから、中央区の土地利用も、少しずつ変わっているのです。一時期お子さんがぐっと減りました。教育機関も、

●高野部会長

今非常に増えていますね、子供が。

●相原交通事業管理者

若干また回復基調になりました。

それで、市電沿線の土地利用形態も少しずつ動き始めました。今まではやはり地下鉄沿線が多かったのですけれども、これから市電沿線がどう動いていくのか注目されるところです。そのあたりがある程度見えてくるときには、やはりシミュレーションをし直さなければならぬと思いますし、将来的にマイナス基調のものを、少なくとも維持あるいはプラスに持っていくためには、そういった新たなことを呼び込まなければなりませんので、確実なラインを見極めた上でやりたいと思います。

●高野部会長

考え方としては、次のところの観光客向けの利用促進というのがあるのだと思いますけれども、一応ある意味では確実な線でこういうシミュレーションをしておいて、更に上積み分として、いろいろ今おっしゃったような話を定性的な話として考えておくという考え方ですね。

●相原交通事業管理者

そのとおりです。

●高野部会長

ということですね。

どうぞ。

●高田委員

直接関係ないのですけれども、高齢者がどんどん増えてきて、割引の切符というのは行政から買いますね、そして乗りますね。この差額というのは、最終的に交通局に繰り入れかなんかで入ってくるのですか。例えば何百円かの区間を100円で、安い値段なら乗りますね。そうしたら、その差額というか、そのお金は、市が政策的なことでやっているのです、繰り入れか何かで負担されて、交通局にお金が入ってくるというスタイルになってい

るのでしょうか。それとも、全然お金が入ってこないということなのでしょうか。

ということは、何を言いたいかというと、人口推計しても、人口は増えていくかもしれないですが、収入が減ってしまうということになるので、その差額は当然一般会計からもらうのだらうと思うのですけれども、確認しておきたいのですが。

●菱谷事業管理部長

交通事業者として一般会計からお金をいただいているところでございます。

●高野部会長

ほかいかがですか、シミュレーション。

先生、よろしいですか、大体シミュレーションについては。

●大平部会長代理

先生がおっしゃっていたように、話の基本をきちんとつくられているので、非常に分かりやすいなと思っています。

ただ、表現の方法として、今後外に出すときには、やはりまず根拠をみんなで理解してもらう。今まで、どなたがおっしゃったか分からないけれども、いわゆる高齢者に対していい対応もしているわけですね。景気の気というのは気分の気なので、みんな気分で左右されます。その部分をうまく、何のためにこれを行っているのかということを受け入れられると値上げというものに対しても非常に好意的になってくるだろうと。この部分というのは、実質的な金額の上がったり下がったりということ以上に、その影響というのは僕は持っていると思うので、話の持っていく方がいいですか、説得という部分に関して、市として、交通局として御配慮いただきたいなと思います。

●高野部会長

ありがとうございました。

もう既にいろいろな形で公表はされておりますけれども、更に値上げも行うに当たってはですね。

●大平部会長代理

いいことをしているのです。

●高野部会長

御理解を頂戴できるような方向ですね。

●相原交通事業管理者

御負担を求めることは、先ほど私が申し上げましたけれども、基本的には路面電車事業を継続するための方策の一つでありますし、それを理解していただく上で、よりサービスアップということを念頭に置かなければならないのは事実でございますので、丁寧な説明という意味からと、その内容について常にきちんとした形で示していくことが重要と思っ

ております。ありがとうございます。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

それでは、次の観光客向け利用促進策と、その他、御意見についてですが、これについて、今齋藤さんの方からいろいろな御意見がありました。

ほかにこの辺について、利用促進策と言うべきなのか、逆に我々としては値上げをするに当たっては、こういうことを更に強化していただいて、一つは、サービスというものも高めていただきたいということで、一応何かそういうことになるかもしれませんね、答申という形では。

こういうものを踏まえて、更に利用を増やすだけじゃない、利用者の人の利便性の向上ですか、こういうものも増やしてほしいということが多分市民のニーズではないかと思えますので、そんな言い方が出てくるのではないかと思いますけれども、それに関して何かアイデアだったり、御意見だったりあればと思います。

#### ●斉田委員

将来的に市電を維持していくということは、大変なことなのだろうと思います。日夜苦心をされているというのはよく分かるのです。

ただ、私、いただいた資料を見ていつも思うのは、夢がないような気がするのです。将来に対する何か魅力あるご提案みたいなものが感じられない。嘘でもいいとは言いませんけれども、何かもう少しあってもよいのではないかと思うのです。そういうことを考えてみるのも、利用促進策になるのではないかと私は思います。

#### ●高野部会長

これは札幌市の内部においても、交通局さんの立場と、交通計画を考える立場では、少しやはりトーンが違って、交通計画を考える立場では、結構きれいなパンフレットとかそういうものをつくられますけれども、交通局さんは割と収支だとか、事故だとか、そういう確実なところの話がメインになってくるので、確かにおっしゃるように夢がないようなところが出てきますけれども、この辺について何かありますか。

#### ●相原交通事業管理者

大変耳の痛いことですがけれども、今、部会長がおっしゃったとおり、市の中でも、立場立場で若干表現も違いますけれども、路面電車がループ化なり延伸をすることになりましたので、存続をさせていこうとなった瞬間に、その運営は交通局がきちんとやっていくということになりましたので、まず何よりも安全第一ということを基本にした上で、しっかりとした経営基盤をつくりつつ、新たなサービスも考えていくという流れできています。夢を大きく持って、そこから何かを組み立てるということは、足りないかもしれません。



一方で、まちづくりとの連携という形で、この路面電車の存続を決めておりますが、まちづくりと交通機関の関係は、ライフスタイルにどう作用するかとか、人の行動に対して、交通サービスがどう作用するのかということでもありますし、土地利用の面では、経済の活性化も含めて、どんなふうに交通機関が位置づけとしてあればいいのかという問題に直結しますので、その意味では、先ほど来の観光施策という部分はもちろん大事ですが、そのほかの都市計画ですとか、土地利用ですとか、いろいろな開発系の話とも密接不可分の部分があります。やはり大きな視野で、路面電車がこれからの札幌のまちづくりにどう作用するかという意味での夢というか、その関わりを我々は常に意識しなければならないと思います。いろいろな情報がありますので、交通局としてもしっかりと関連性を考えて、チャンスであれば、それを逃さずという姿勢で臨みたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

●高野部会長

どうぞ。

●大平部会長代理

最後というわけじゃないのですが、主な観光客向け利用促進策について、1枚出てきているということは、これ事業管理部というところがおやりになって、その中に例えばPR等を提案してくるような、そういった専門の部局というのがあるのですか。

●菱谷事業管理部長

今おっしゃったように、私ども事業管理部の中に営業課というセクションもございまして、対外的ないろんな各種団体の方、事業者の方と、どうやってやったらもうちょっといいこと伸びていくかということの専門セクションがございます。

●大平部会長代理

例えばこのPRに出てきているような、こういう提案というのは、どこで練るのですか、やはりそこで練っていらっしゃるのですか。

●菱谷事業管理部長

全てが私どもの直営の事業とは限りませんので、例えば観光部局などと連携したものもございまして、いろいろ財団法人さんなんかともタイアップしているものもございまして、さきほど言ったように、旅行代理店、JR北海道さんとお話しさせていただいているものもあります状況で、窓口は、私どものセクションでやらせていただいております。

●大平部会長代理

担当者というのは、大体もう決まっているということですね。

●菱谷事業管理部長

はい。

### ●大平部会長代理

要するに、いろいろばらばらになっているわけではないと。

### ●相原交通事業管理者

各種マップの発行というところの②番の地下鉄、市電周辺名所巡りマップというのがありますけれども、これは職員が自発的なプロジェクトで作ったもので、ある意味で局内横断的な取組の一例です。勿論、様々な相手方との交渉や契約行為を含めた営業開発部署を1つ持っています。

そのほか、現場サイドからのいろいろな声も吸い上げるようにしておりますが、その中で新たな商品の創出というのも大変重要な課題と思っています。

### ●大平部会長代理

私が申し上げたいのは、統括してそれを形にしていくような、いわゆる戦略的な部局というのがそろそろ必要になってきているのかなというふうに思うんですね。少なくともここにありますポラリスなんていうのは、極めて優れたというか、美しいもので、これも持って行き方によっては、幾らでも夢、要するにストーリーをつくっていく、マーケティングでいうとストーリーマーケティングってありますけれども、そういったことが多分余りなされていないかなと。非常に夢のあるものというものは幾つもあります。鉄道ファンにとっては、これは非常に乗ってみたいなというものの1番か2番になっているものですね、日本全国で。

それから、もうちょっと下の方にありますけれども、雪ミクというのが出てきていますけれども、キティちゃん列車などいろいろありますけれども、決定的に違うのは、クリプトンが札幌の会社だということですね。クリプトンが札幌の会社で、ここにいるわけです。東京に本社を移してないです。こっちにいて、道の予算を取ったり、いろんなところの予算を取りながら、新しいものを開発していっています。何で雪だけなのかということですね。要するに四季折々使えるじゃないかと。つまり人を呼べるということですね。初音ミクはもう世界的なキャラクターになっているので、これだけでも場合によっては計画的に使えば、うまく海外に発信していけば、全く違う形になってくるんですね。年がら年中雪から今度は桜になったり、蛍になったり、紅葉になったり、いろんな形で幾らでも使い回せるのかなと。つまり若い人たちが言う、例えば聖地ですね。それをつくっていくというようなことが可能になってくるのかなと思ったりしています。

昔、ほかに南部忠平が都市伝説として、路面電車をコースに見立てて走ったとか、幾らでもストーリーというのは掘り起こせる部分があるので、そういったことをトータルにやっていくようなところがそろそろ必要になって、これがプラスにつながってくると思いま

す。

●高野部会長

ありがとうございました。

大通では、札幌市さんが中心になって、いろいろなイベントが毎週のように行われていますけれども、そういう意味では、自然の活用というのも、今のような先生の御提案を生かしていただいて、更なる活用というものをやっていただくということだと思いますし、利用促進策が何か割と確実な線の話が多くて、今のような話をもう少し盛り込んでいただくといいのかなという感じですよ。

例えば、各電停についての情報のディスプレイの話だとかもありますし、それから、まだ札幌市でもLRTになったとは言っていないのですね、なかなか。LRTとは何かという定義は難しいですけれども、もっと高質化していくとか、高速化していくというようなことも、車両の入れ替え等々によって実現できていくと思うのですけれども、そういうものもやはり先ほどの斉田委員の夢ということにもつながると思いますので、その辺もぜひ何か、これは交通局さんだけのことではないのかもしれないかもしれませんが、やっていただくということでまいりましょう。

どうぞ。

●齋藤委員

夢のついでに、全日空がペットの飛行機を飛ばしたじゃないですか。

●高野部会長

ペットも一緒に乗れるものですね。

●齋藤委員

一緒に乗って、かなり高額な運賃でも空を楽しむ。10万円でしたね。それでも一緒に乗りたいという方がたくさんいると。今、病院7%、10%という利用がどんどん増える中において、ペットと一緒に通院したいとか、そういう需要が出てくるでしょうし、ペットと一緒にというレストランが増えていると。例えばそういうもので、いろいろな問題があるのでしょうか、ペットと1周してみるとか、猫の日とか犬の日というのをつくって、一緒に回るというの、

●高野部会長

犬の電車とかやると、みんな。

●齋藤委員

そうです。多分そういったことが、皆様の若い方々が次から次へとお考えになられると思うのです。私のような年寄りが考えてもこのぐらい出てくるので思ったりもしますし、今日のニュースで、金沢大学と共同で、バスが自動運転になるという衝撃的なニュースが

ありました。私も少しそういう仕事をしていたのですけれども、既に待ったなしの事業体では、自動運転を必死になってやっていると、そこにやはり需要が生まれてくるのだと思いますので、まだ札幌はそれまで切迫はしていないので、もう一部研究が行われているかどうか分かりませんが、軌道というのは自動運転には適した設備だと思います。もう何十年も前に新都市交通で、ゆりかもめですとか、金沢八景に走っています。かなり難しい問題もあるのでしょうかけれども、夢を持ってやるということが自動運転にもつながってくるのが、もう自動車がそうやってきつつありますので、それが1つ。

それがかなうと、どういうことが起こるかという、この初音ミクが運転する車両に乗れるということなのです。そんなことも、学生とか若い方だったら、次から次へとそういうことが思い浮かべられると思うので、現状のこの堅いものはベースに、安全ですから必要でしょうけれども、勝手に夢を描くような場所をぜひつくっていただいて、今ノルベサの中に初音ミクの会社さんがカフェをつくっていますので、そういうところにも赴いてみて、自由闊達な意見を言うのも一つの手かなというふうに思いますので、御紹介させていただきました。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

交通局さんの中がどうかあれですけれども、そういう形をぜひ市長に御提案いただいて、どこかにつくっていただくような形でというのが強い意見として出てまいりましたので、受けとめていただければと思いますので、よろしくお願いします。

#### ●相原交通事業管理者

分かりました。

#### ●高野部会長

ということで、大体よろしいでしょうか、御意見として。

ありがとうございました。

そういう意味では、一応次回までの話といたしまして、7月中には答申案を総会に報告するという事になってございまして、そういう意味でいきますと、もう6月に入りましたので、次回、ほぼその答申案に近いものをつくって、それをたたいていただくという場面が必要になってくると思います。もう次回は答申に近いものを事務局の方と相談してつくっていただきまして、それを議論いただいて、更にそれを7月には総会に向けて報告するというような段取りになると思います。

次回については、どのぐらいの時期をお考えですかね。

#### ●柳沼経営計画課長

6月の中旬で皆様の御予定をお伺いしておりまして、決定次第、また改めて御連絡させ

ていただこうと思いますが、時期的には中旬ということで。

●高野部会長

分かりました。

そのあたりで、答申案に近いものをつくっていただいてということですね。

●菱谷事業管理部長

まず、今日また御議論いただいた中で、追加で出させていただくものを整理いたしまして、たたき台に近いようなものを、高野部会長とも御相談させていただきながら、

●高野部会長

答申としては、それほど厚いというか、長い文章にはならないですね。

何か最後に御発言があれば、頂戴したいと思いますが、よろしいですか。

どうぞ。

●笹川委員

夢から現実に戻したいのですけれども、路面電車の利用者の19%しか定期購入していないというのは、極めて低いと思うのです。これ現実問題として購入窓口が購入しづらいような時間帯に、大通は別といたしまして、その辺とか、地下鉄もそんな状況があるのかと思ひまして、地下鉄の使用乗車券の割合とかも、今でなくてもいいけれども、教えていただきたいのと、購入窓口についても、大通以外の部分について、購入しづらい時間帯に設定されていたら、その辺の改善検討もしていただきたいと思ひます。

以上です。

●高野部会長

何かありますか、購入サービスについて。

●田口事業推進担当課長

まず、地下鉄との割合の比較ですけれども、全体的に通勤、通学をちょっとまとめたのお話になります。電車につきましては10%台でございますけれども、地下鉄につきましては、割合はもう少し増えまして、30%台、やはりそういう意味ではちょっと。

●高野部会長

距離が長いということでしょう。

●田口事業推進担当課長

特に今日お示したように、通勤の利用客が少ないということもございまして、そういった形で、地下鉄との差があるところでございます。

●林営業課長

定期券の混雑状況ということで、実は大通駅定期券につきましては、4月の入学の時期に大変混むということで、皆様から御指摘いただきまして、今年度からその混雑を少しで

も解消するため、いろいろと取り組ませていただきました。

例えばそこに案内人を置くことで、事前にお客様の整理をすとか、窓口を、混む通学生を対象に専用の窓口を設けるなど、取組をいたしまして、一定の効果があらわれております。まだまだ全ての混雑を解消ということにはなっておりませんが、少しずつそういった意見を聞きながら対応していきたいと考えております。

●菱谷事業管理部長

市電の定期につきましては、新規は難しいですけれども、それ以外の継続の部分で、学生さんの難しい部分は除きまして、定期券発売所以外に、いわゆる駅にあります定期券発売機で買えますので、そういった部分の利便性ということでは、一定程度確保されていると思っております。

●高野部会長

ありがとうございました。

#### 4 閉 会

●高野部会長

それでは、以上で終了とさせていただきたいと思います。

重ね重ね遅くなりました。本当に申し訳ございませんでした。

ありがとうございました。