

札幌市営企業調査審議会 平成28年度第3回交通部会

日 時 平成28年6月16日（木） 午前9時56分～11時36分

場 所 交通局本局8階講堂

出席者 委員 7名

高野部会長、大平部会長代理、笹川委員、高田委員、本望委員、
吉岡委員、吉田委員

（欠席4名 加藤委員、斉田委員、齋藤委員、田作委員）

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3回交通部会

1 開 会

●高野部会長

それでは、定刻より少し早いようでございますけれども、皆さんお揃いでございますので、始めさせていただきます。

おはようございます。

これより、平成28年度第3回の交通部会を開催いたしたいと思っております。

大変お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日は、加藤委員、斉田委員、齊藤委員、田作委員の4名の方が御欠席と連絡をいただいております。

2 交通事業管理者あいさつ

●高野部会長

では、開催にあたりまして、相原交通事業管理者より、御挨拶を頂戴できればと思っております。

●相原交通事業管理者

皆様、おはようございます。交通事業管理者の相原でございます。

第3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、大変お忙しい中、本日の交通部会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本部会におきましては、秋元市長から先に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御審議をいただいているところでありますけれども、これまでの2回の中で、路面電車事業に係るこれまでの取組、そして現状、更に今後の事業収支の見通しなどを踏まえまして、その資料を御説明させていただきました。皆様からたくさんの貴重な御意見を賜ったところでございます。

特に前回におきましては、仮に運賃の値上げとなるような状況にあっても、負担のあり方、とりわけ定期券利用者の負担について検討が更に必要ではないかという御指摘、御意見をいただいたところでございます。

今回その御意見を踏まえまして、定期券の状況について具体的な金額等、我々の考えも含めて、資料を改めて御用意いたしましたので、引き続き今日御審議をいただきたいと思いますと考えております。私どもといたしましても、審議を通じて頂戴した皆様方の御意見を踏まえて、しっかりと検討させていただきたいと思っております。

また、本日の部会におきましては、答申案の作成に向けまして具体的な検討にも入っていただきたいと考えておりまして、そちらも含めて、忌憚のない御意見、そして御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。冒頭の挨拶とさせていただきます。

●高野部会長

ありがとうございました。

ただいま、御挨拶の中にもありましたように、本日は、前回議論になりました定期券の割引率等の利用者負担の資料について、まず御説明いただきまして、その議論をした後、一応答申のたたき台というものを私と事務局の方でつくらせていただいておりますので、それについて御議論いただくということになってございますので、よろしくお願いいたします。

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

それでは、まずは資料の定期券割引率についてということで、議論を進めてまいりたいと思いますので、御説明を頂戴します。

●菱谷事業管理部長

事業管理部長の菱谷でございます。

改めて、おはようございます。どうぞよろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

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ます。

まず、会議次第、座席表をお手元に置かせていただいております。

また、資料といたしまして、「定期券割引率について」がございます。そのほか、本日は、先ほど部会長からもお話がありましたように、答申のたたき台を用意させていただいております。

不備等はございませんでしょうか。

それでは、まず、資料で用意させていただきました定期券割引率について御覧いただきたいと思います。こちらは、前回の議論を踏まえて資料を整理させていただいたところがございます。

資料を見ながらお聞きいただきたいのですけれども、割引率引き上げによる効果ということで、通勤定期券、通学定期、それぞれの割引率引き上げにより期待される効果を整理しております。

通勤定期券につきましては、まず中段左側の円グラフを御覧いただきますと、通勤目的

で利用されている方の19%が定期券を利用しているということで、約8割の方が定期券を利用していない状況でございます。そのため、より選択しやすい割引率とすることで、定期券への移行が促され、また、利用者にとりましては、利用頻度の高い通勤利用者が、一定期間何度でも乗降可能という定期券のメリットを得られることになりまして、私ども交通事業者、交通局といたしましても、固定客、安定的な収入の確保につながるものではないかと考えているところでございます。

また、割引率の引き上げによりまして、定期券を使用する通勤利用者の負担軽減が図られるものと思っております。

これに対しまして、通学定期券は、隣の円グラフのとおり、既に約7割近くの通学利用者を選択していただいておりますので、通勤定期券のように、定期券の転換ということにはなりにくいのでございますけれども、いわゆる通学生本人だとか、通学生を抱える世帯の負担軽減につながっていくのではないかと考えているところでございます。

続きまして、他の交通機関との割引率の比較でございます。

現在の札幌市の市営路面電車の割引率は、この実質割引率でございますけれども、通勤が26%、通学が48%でございます。前回の資料でも御説明いたしましたが、他の公営の路面電車事業の平均が、通勤が33.2%、通学が46.9%という状況でございます。

また、近隣の交通機関といたしまして、札幌市内の民間のバス事業者でございますけれども、特殊区間1区という表現になっておりますが、これは札幌市内の短距離区間として広くとられております、いわゆる210円の区間でございますけれども、こちらは通勤が31.4%、通学が52.4%となっている状況でございます。

その下、参考で地下鉄を載せておりますけれども、区間ごとにばらつきはございますが、札幌市は平均で通勤が29.9%、通学が60%、他の公営地下鉄の平均は、通勤が約35%、通学が約60%となっています。この「約」という表現をつけさせていただいたのは、他の公営地下鉄につきまして、定期運賃がキロごとの割と複雑な事業者もおりまして、概算値として出しているものでございます。

続きまして、右側の方に移らせていただきます。

各券種の負担増でございます。

普通運賃を200円とすることを想定しまして、割引率を変えた場合に、定期運賃とその増額がどの程度あるかということをお示ししているものでございます。

まず、上から普通運賃が170円から200円に30円の増額と想定しています。それに伴いまして、子供の普通運賃は90円から100円に10円の増額が想定されます。

その下の通勤定期券につきましては、現在7,550円でございますけれども、これを

運賃改定後に、まず右側の上段、割引率を消費税8%に改定する前の割引率、28%にいたしますと、8,640円となり、1,090円の増額となるところでございます。

また、前回お示しいたしました月22日利用相当となります33%の割引率にいたしますと、8,040円で490円の増額と試算されます。

続きまして、その下段の方でございますけれども、通学定期券につきましては、現在5,250円のが、運賃改定後に割引率を消費税8%の改定前の割引率50%といたしますと6,000円となりまして、750円の増額、または51%でございますと、5,880円、630円の増額、52%でございますと、5,760円で、510円の増額となり、この52%の5,760円では510円の増額ということでございますので、33%の、先ほど御説明しました通勤定期券を想定した場合とほぼ同程度の増額の水準かと考えているところでございます。

この通学定期券の割引率引き上げによる経常収支への影響でございますけれども、文章でまとめさせていただいておりますが、仮にただいまの通勤定期券の割引率33%と同程度の増額となる割引率52%とした場合、前回皆様にお示し、御説明いたしました収支シミュレーションがありますけれども、それと比べまして、平成29年度から平成56年度の平均で、年に160万円程度の収入減となるところでございます。その場合、経常収支は、平成35年度に黒字に転換して以降、赤字にならないという状況見込みには変更はございません。収支が厳しい年度、特に後年次の平成53年度あたりが一番厳しく、余裕を見込むことができないため、引き続きしっかりとした検討が必要になると考えているところでございます。

したがって、四角で囲んでおりますけれども、通学を含めたこの定期券の割引率につきましては、直ちに結論をお示しするには至りませんが、収支の見通しや他事業者の状況、運賃体系や値上げ額のバランス等を考慮いたしまして、適当な水準を検討してまいりたいと考えているところでございます。

最後に、参考といたしまして、路面電車の通学定期券を御利用いただいている方へのサービスについて、最近のもので参考のために御紹介させていただきたいと思っております。

まず、平成26年2月、これはSAPICA定期を路面電車にも導入したタイミングでございますけれども、今まで通勤、通学に必要な区間のみ利用可能だったものを、経路に関わらず路面電車の定期区間であれば、全区間を利用可能とさせていただいたところでございます。これは通学に限った話ではございません。通勤、通学両方そういったサービスを可能としたということでございます。

また、SAPICAを利用するということが、今まで定期券発売所でしか購入できなかった定期券につきましても、これも前回話題になりましたけれども、通学定期券の場合は、

新規を除きまして、年度内の更新であれば、駅の券売機でも購入できるようにしたところ
でございます。

それと、平成26年4月からでございますけれども、これは地下鉄を含めての通学の措
置でございますけれども、購入の要件を緩和いたしまして、それまで自宅から学校までの
経路が基本だったのですけれども、自宅から学校までの経路以外であっても、例えば習い
事や塾をイメージしていただければと思いますけれども、経路以外であっても自由に目的
地として設定でき、通学定期券として御購入いただけるというような措置をとったところ
でございます。

それと、最後に記載しておりますのは、これはさっぽろ地下街の取組を参考までに載せ
させていただいているところでございます。

簡単ではございますけれども、以上で説明を終わらせていただきます。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

●高野部会長

ありがとうございました。

実は、本日御欠席の加藤委員より御意見を頂戴しておりまして、ただいまの割引率等々
についても御意見がございますので、ここで御紹介させていただきますが、「24年間現
在の料金であった状況から、前回の収支シミュレーションにありますような30円という
値上げも仕方ない。その上で、定期券の割引率については、バスや地下鉄とのバランスを
考慮し、落としどころを考えるべきである。」という御意見を加藤委員より寄せていただ
いております。

それから、少し別の観点ですが、ポラリスにつきまして、「3億円かかるものなので、
導入は慎重にするべき」という御意見も一緒にいただいております。

ということでございまして、加藤委員からは、30円の値上げも仕方ないけれども、定
期券の割引率については少し検討、地下鉄とのバランス、バスとのバランスなどを考えて
落としどころを考えるべきというものですが、そういうことで、前回の議論に対応した形
で、通学の定期券の割引率の拡大についても検討いただいたというところです。

ただいまの資料について、御説明に関して御質問、御意見があればお願いしたいと思
います。

いかがでしょうか。

本望さんは、通学の関係では、いかがですか。

●本望委員

いいと思います。

●高野部会長

そうですか。割引率50から51、52ということで、それぞれ示されておりますけれども、これについては何かございますか。

●本望委員

ありがたいです。

●高野部会長

なるべく割引率は大きければ大きいほどいいということですか。

●本望委員

そうですけれども、赤字になることを想定するのでしたら、これも致し方ないと思いました。

●高野部会長

なるほど。だから、前提としては48.5%が現行で、値上げ後も50%というような想定に一応なっていたわけですね。そういう意味では、若干ではあるけれども、もともと割引率は少し上がっているというところなのですね。

いかがでしょうか、これについて。

どうぞ。

●大平部会長代理

定期券に関して、自由に設定するという考えはとても面白いなと思うのです。こういう工夫…、

●高野部会長

自由というのは、区間ですか。

●大平部会長代理

区間ですね。区間を自由にさせるというアイデアですね。こういうアイデアがどんどん出てくると、すばらしいなと思いました。

それから、価格の設定に関しましては、細かい部分については、余り言ってもしょうがない部分というのがあるので、それは、運営なさる方にある程度の御意見をお聞きする方がいいのかなという気がします。

●高野部会長

ありがとうございます。

いかがですか。

●高田委員

料金の30円の値上げ、本体部分については、私もやはり24年間も上げてないという現状がありまして、本当にすごく頑張ったのだなということが皆さん分かるし、私も知り合いの中でお話をいろいろ聞いてみると、いや、すごいね、24年間も料金を上げてない

んだねという意外な言葉が返ってきているということもあります。ですから、こういったことについては、やむを得ないのかなど。

ただ、これはこれからの答申案にも影響してくるんでしょうけれども、平成56年までこの活用計画の料金表の収支になっていますが、例えばほかの企業ですと、5年ごとに料金を見直し見直しをかける、そういうスタイルをとっている企業もあると聞いております。そういう見直しということも、短中期的に見直しをかけてみて経営状況がどうなのかということも答申の中に織り込んではどうかなと思います。

それからもう一つ、通勤と通学の定期について、私は先回は通学について大分こだわったのですが、通勤についても割引率をここまで引き上げるということについては、全体的にはいいことだと思うのです。ただ、ここで出ている学生さんの方が、たまたま50、51、52と3段階出ているのですが、50まで必要があるのか、極端な話では49とか、0.5だけでも何かを考えてあげた方がいいのかなど。50でいければ一番いいのでしょうけれども、財政的にも厳しいということであれば、本当に0.5でも1%でも考慮してあげると、ショックが和らぐのかなという気がいたします。

●高野部会長

ありがとうございました。

その答申案の中に、そういう料金の見直しも逐次というか、段階的にやっていくべきだということも少し織り込むべきだというような話もいただきました。

●高田委員

そうですね、次にやられる時に、答申でこういうことも過去に出ているという話になるのではないかという気がします。水道事業は、多分5年ぐらいで料金の見直しをかけているのではないかと思うのですが、交通事業というのはどのぐらいなのか分からない。

●相原交通事業管理者

私、以前、水道の料金改定に携わったことがありまして、私の経験ということで申し上げますけれども、原価計算を何年にとるかという財政計画期間を札幌市水道局は4年としていました。その期間での収支を評価したうえで、平成9年に料金改定をしています。それ以降は、収支状況を常に確かめながら事業を進めてきた結果として、水道料金の改定はしていません。つまり、定期的に改定をするということではありません。

冒頭、24年間、いろいろな工夫をしながら、路面電車の料金改定をしなかったのお話もいただきましたけれども、それももちろんのことですが、加えて設備投資を抑制してきたということも大きな要因と思います。

そういう意味では、答申案に定期的に見直すべきと書かれるのも、何か少し違和感がございましてけれども、どんな表現になるのか、やはり事業経営を継続する上では、そういっ

たことももちろん必要になることは事実でありますので、どんな表現ができるのかというのは、これから少し考えるべきかもしれません。はっきりしたことは申し上げられませんが、

以上です。

●高野部会長

ありがとうございました。

どうぞ。

●高田委員

なぜそんなことを申し上げたかということ、今回の本体分の引き上げ割合が17.65ぐらいで、結構高いです。そうすると、利用者側にしてみれば、30円ですけれども、24年上げてないという、そういうこともあって、全体でいけば理解できるのですけれども、17.65も上がるのかと、やはりそういうよくない効果が出てしまうので、そういったことも含めて、上げるということではなくて、何年かごとにきちんと料金の見直しの計画を立てて、まだ大丈夫、あと5年、10年大丈夫と、そういったことが必要なのかなと、少し申し上げました。

●高野部会長

どうぞ。

●相原交通事業管理者

今御指摘されたことは、利用者の理解という観点から、事業の基本に関わることと思います。そのことを書いていただけるということですので、原則論をきちんと認識するという意味で、重要な御意見かと思えます。

●高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

●吉田委員

この参考のところの平成26年2月と26年4月というのは、中身的には同じような感じに思うのです。違いが少し分からなかったのですけれども。

●高野部会長

26年2月の最初の丸ポチと、26年4月の丸ポチですね。

●吉田委員

購入経路にかかわらずというのは、要するに全区間同じなので、どこの区間であっても全部使えますと。

●菱谷事業管理部長

上は路面電車に限った話で、下の方は通学のみで地下鉄も同じ措置をとりましたという、

少し並びが違う話で、分かりにくくて申し訳ありません。

●吉田委員

分かりました。

それと、負担増のこの表の部分ですね。これは通学のところは、一応50、51、52でシミュレーションしてということですね。これは前回のときはどうでしたか、特になかったでしたか、変更は。

●菱谷事業管理部長

現状は、5,250円、48.5というお話をさせていただいたにとどまっております。併せて通学も少しいろいろ検討した方がいいのではないかという議論のもと、データを整理させていただいたところでございます。

●吉田委員

分かりました、済みません。

それで、ここの文章で※印で書かれていて、例えば52%になったときに、シミュレーションによると、年間約160万円なので、金額的には大したことはないという感じは受けますので、あとはそのインパクトとして、前回もお話ししましたけれども、やはり通学のところは全額どこからの補助もないので、家庭の負担が増えるところで、先ほど高田委員からもありましたけれども、金額はそれほど大きいわけではないのですが、引き上げ幅としては、15%を超えて17%超えてということですか、やはりそのイメージが相当インパクトが逆にあるなということがあるので、できるだけ実際のシミュレーションも、料金を上げたのに乗客が減って、実入りが余り芳しくないようだとしようがないですし、これに合わせて割引率を高くして、なおその引き上げ効果が見込まれなくなるようだと身もふたもないので、その辺は本当にバランスを見て考えていく、あるいは将来的に、1回例えば値上げをした後の乗客の本当の増減について、少し見てから、更なるサービスのアップの一つとして、その後検討されてもよいのかなと思います。

それから、24年間頑張ったと、こういうお話もありましたけれども、適宜やはり見直しといいますか、きちんとやってきた方がよかったのではないかと逆に思うわけです。消費税引き上げのときにもしていないということなので、外的要因が特にあったときにはやりやすいといえ、少し語弊はありますけれども、きちんとそういうことで地下鉄も上げているし、それと併せてやはり路面もきちんと上げて、タイミングがループの関係だとか存廃議論だとかこの間あったというのはあると思いますけれども、やはり適宜やれるときにやっておく。そのことによって、急激に30円というところで、何となく値上げ感が、みんな消費税も引き上げを先送りするような環境の中で30円を引き上げるのは、市民がどのように受け取るかなと、この辺が少し心配な点ということで、一応感想的なことです

が。

●高野部会長

ありがとうございました。

ほかいかがでございますか。

吉岡委員、笹川委員、何かございますか。

●笹川委員

市民委員の笹川です。

これから上下分割というか、上下の制度に移っていくわけですが、そのことを見越しますと、安定した状態で上下運営に移行するのが望ましいわけですから、やはりそれも定期券に関しては通勤の方を利用率19%で、果たして割引率33%に持っていても、もっと定期券を購入する人が増えるとは限らないものですから、その辺り総合的なバランスを考慮して判断する必要性もやはりあると考えております。

●高野部会長

ありがとうございました。

吉岡委員、何かありますか。

●吉岡委員

まず、定期券の話ですが、やはりバランスは考慮した方がいいのではないかと、こう思います。やはり前回お示しになった、特に通学750円と。これはほかの委員からも何回も出ていると思いますけれども、やはり負担感というのは非常に大きいものがあるのではないかと、こう思います。ただ、一方で収支のバランスということがあるものですから、それらのバランスが考慮されてしかるべきかと、こう思います。

それと、今さらといいますか、今日事務局の方からお触れにならなかったのも、あえて一言といいますか、前回、私いろいろとお願いしたと思うのですが、その後、前回私は会社のどうしても抜けなくてはならない用事があって途中退席いたしました。それで、部会長、事務局にお願いしまして、この審議の録音というのを全部聞かせていただきました。

私、少しお話ししました上下分離と収支シミュレーションの関係なのですが、その後、事業管理者からもそれに触れたお話があったようですが、私よく理解できませんでした。できれば、改めて収支シミュレーションと上下分離、部長の話では全く切り離されたもので、想定もできないと、端的に言えばです。事業管理者のお話では、何かそれともう見越しているようなお話にも受けとめられたのですけれども、何せ録音だけなものですから、その場に居合わせなかったということで、できれば少しお話いただければと思います。事業管理者のお話をいただきたいと思います。

●高野部会長

そうですね、前回もそういう議論が出ました。シミュレーションが出された中で、上下分離という話も一方である中で、関係性が全然分からなかったということの議論がありました。議論の中では、上下分離を完全にシミュレーションをした上で、ああいうシミュレーションするのは難しいというお話もありましたけれども、シミュレーションと上下分離は全く関係ございませんという説明はなかなか通らないところがあると思うので、どのようにそこを考えていくのかということですね、この辺についていかがですか。

●田口事業推進担当課長

事業推進担当課長の田口でございます。

前回の会議におきまして、上下分離制度導入に伴いまして、効果と申しますか、会計上でどのようなのかと、そのようなお話がございましたので、御説明させていただきたいと思います。

まず、収支の仕組みからの御説明でありますけれども、上下分離制度を導入することによりまして、現在交通局が行っている業務につきまして、運送事業と軌道整備事業の2つに分かれることとなりまして、収支につきましても、それぞれが担う業務に対応した形で2つに振り分けることとなります。

例えば乗車料収入ですとか、あと運行に係る部分の人件費、あるいは電気料などにつきましては、上の運送事業者の収支に振り分けられることとなりまして、一方、車両ですとか、施設の整備に係る減価償却費など、そのようなものにつきまして、下であります軌道整備事業者の収支に振り分けられることとなります。こうした振り分けは、上下の上と下の役割分担に基づいて行われるものでございまして、振り分けすること自体をもって、収支が好転したり悪化するようなことはなく、振り分けた後の2つの収支を合わせれば、現行の収支と同じような形になるかと思えます。

実際には、この収支に上下分離がどのような効果が出てくるのかと、あらわれてくるのかということになるかと思えますけれども、前回御説明いたしましたとおり、上下分離後の運送事業者、上の事業者は、例えば沿線事業者とのタイアップなど、民間のノウハウの活用によりましてのサービスアップですとか、あるいは経営効率化が期待されまして、それによりまして、収支といたしましては、乗車料収入の増加ですとか、人件費、経費の削減につながるというようなことで考えてございます。

これらの効果につきまして、運送事業者の担い手がどうだとか、運送事業者が実際に担う業務の範囲などによって影響されるものでございまして、前回御説明させていただいたとおり、現在その役割分担などについて検討しているところでございますので、改めて今後審議会場で御審議いただく際までに整理いたしまして、お示ししたいと考えているところでございます。

●高野部会長

吉岡委員、いかがですか、今の御説明。

●吉岡委員

なかなか分かりませんが、それはそれとして承っておきます。分かりました。決して内容が分かったというのではなくて、もうこれ以上何も言うことがないと思いますので。もう1点ですけれども、これからこの答申案についての話になるわけですね。

●高野部会長

この後ですね。

●吉岡委員

各委員からその答申案についてのお話もありました。御説明いただきまして、何か話すことがあればお話ししたいと、こうは思っています。

ただ、今までの中で、24年間値上げしてこなかったと、改定してこなかったと、据え置きだったというお話が出ました。それが、確かにこの間いろいろな経営努力等々あったと思います。経営努力で24年間やってこなかったとは、そうとは言えないということは、この論議の前提であります市電のあり方について、なかなか決まってこなかったと、ようやくループ化ということでの存続が決まったということです。ですから、その辺少し整理したいと思うのです。経営努力で24年間上げてこなかったのか、それとも今言いましたとおり、存続論議といいますか、そこら辺、やはり正確にしておいた方がいいのではないかと、こう思います。とって、経営努力はなかったなどと言うつもりは全くありませんけれども、何かそれも一括りにすれば、論議の方向というのは違うのではないかと、こう思います。

以上です。

●高野部会長

その辺、背景の部分になるかもしれませんが、単に経営努力だけで頑張ってきたというのではなくて、やはり将来の姿を見定めるまでに大分時間を要してきたということも書き加えるべきだと、こういうことですね。ありがとうございました。

上下分離の話というのは、なかなか今シミュレーションとして出されるというのは難しいとは思いますが。ただ、上下分離は、上と下で分けることによって、それぞれの合理化、効率化を進めやすくなるということだから、抽象的にはなりますけれども、今回出されたシミュレーションよりも、それぞれベターな合理性というものは、多分保たれるような上下分離方法をとらなきゃいけないということだと思いますので、考え方としては、今回のシミュレーションよりもベターな方向に行くように、そういった仕組みにしないといけないということだと思います。そのような理解なのかなと思います。

ひとあたり、この定期券割引率についての御意見を承った結果としては、今日、定期運賃というのが、通勤が28と33、通学が50から52という範囲で出されております。皆さん方の御意見としては、やはり値上げということは、将来のことを考えてのためだから、いたずらに安くするというのもいけないし、かといって、負担が過剰になるのもいけないということで、その辺のバランスを見極めろという御意見だと思いますので、今日出された範囲の中で、どこにするかということについては、事業者さんの方でその辺を考えていただいてやっていただくということで、そうは言いながらも、やはり現状の割引率よりも、それぞれ少しでもアップしていただくというような方向になれば、皆さん方、大体御理解いただけるような形かなと思いますので、そういう意味では、答申としては何%ということは、具体的な数字を書くものではないと思いますので、現状の割引率よりも少し改善といいますか、アップになるような、現状よりも割引率を見直すというようなことも書くべきかなということですが、その辺についてはいかがですか。特に何%というまでは、多分答申の中に書くものではないと思いますので、よろしいですか。この中で、事業者さんの方で決めていただくということですね、具体的には。

よろしいですか。では、そういう形で。

●本望委員

済みません、今回は消費税だとかそういった理由の方をお聞かせいただいたのですが、24年前はどのような理由で料金の改定になったのかなというのを少し聞かせていただきたいなと思ったのですが。

●高野部会長

170円になったときですね。

●田口事業推進担当課長

前回、平成4年に改定をしています。そのときもたしか消費税の改定の時期ですね、たしか3%から5%とか、そのぐらいだと思いますけれども、それと併せまして、収支状況を判断して改定したものだというふうに記憶しております。

●高野部会長

確認ですが、今回消費税の延期ということが出されたんですけれども、これはどうなるんですかね、また見直すということになりますかね、実際に8%になるときに。

●菱谷事業管理部長

今回、この場で御審議いただいたような、消費税とはかかわらず本改定ということでお願いを、特に収支状況をいろいろ御説明する中で御議論いただいています。もし仮に消費税を引き上げる際に、消費税転嫁分をどうするかということについては、毎回国の方から処理方針というものが、言ってみれば処理の目安みたいなことが出まして、国と協議上、

適切に対応している状況なんですけど、ちなみに前回の平成26年の際は、先ほど申しましたように、5%、8%になる際には、国の処理方針に基づきまして、普通運賃の改定には至らず、定期券のみの改定等をさせていただいたところでございます。

今から、上げたときどうなるかということは、国の処理方針等を含めないと分からない部分はあるのですけれども、その中で適切に対応していきたいと思えます。

●高野部会長

また改めて検討するということですね。

●菱谷事業管理部長

そういうことでございます。

●高野部会長

ということですよ。

どうぞ。

●大平部会長代理

今のお話というのは、場合によっては、また料金を上げるということになるという意味でしょうか。

●菱谷事業管理部長

国の処理方針が出ないと分からない部分があるのですけれども、今回の26年の5%から8%に上げたときの部分をなろうと、やはり普通運賃について上げるという判断は難しいのかなど、我々推測はしております。仮に200円の普通運賃をお認めいただいたとしても、200円を上げるという幅は持てないであろうとは考えております。

●大平部会長代理

ありがとうございました。

●高野部会長

いずれにしても、またその時点では、何らかの検討は必要になるということですね。

どうぞ。

●大平部会長代理

関連した意見ですけれども、ぜひこれを出すときに、とにかく現状として、これはもう仕方のないことなのだということは前提にしながらも、いかに学生たち、もしくは通勤なさる方に対して、今まで以上の配慮をしているんだという、相手に伝わる伝え方の努力、工夫というのでしょうか、この辺をしていただきたいと思います。せっかくいいことをやっても、それが伝わらなかったならば、なかなか難しいので、この伝える表現をぜひ工夫していただきたいと思います。伝わらなければ何の意味もないので、単に勝手に上げているんだというような誤解を生んでも困るので、その部分に関しましては、御注意

なさっていると思いますけれども、ぜひ特段の御配慮をと思います。

●高野部会長

これは、いろいろ車内の掲示の仕方もあるでしょうし、値上げの背景だとか、そういうことがよく分かるような形で、市民の皆さんとコミュニケーションを十分とっていただきたいということだと思います。

●菱谷事業管理部長

もちろん今大平先生からお話がありましたように、そもそもの負担を強いる部分の説明も、やはりどれだけ分かりやすく伝えていくかという努力も必要だと思っていますし、一方で、こういう定期券の部分の改定をする場合においては、その辺しっかり市民にその趣旨、またはサービス内容について伝わるように、いろいろな機会、またいろいろな手段を使いながら考えていきたいと思っていますところでは。

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、このテーマについては以上にして、次のいわゆるたたき台ですね。答申案のたたき台について、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、答申案のたたき台ということでございますが、まだまだ本当のたたき台でございまして、皆さん方から御意見を頂戴し、更にはワーキングみたいなものを少しつくった上で「てにをは」等々の検討も必要かと思いますが、今日はまずは第一弾ということでございますので、御自由に御意見を出していただければというふうに思っております。

では、まずこのたたき台について御説明をお願いします。

●田口事業推進担当課長

それでは、私の方から説明させていただきます。

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のあり方に関する答申（たたき台）と書いた資料でございます。

まず、全体の構成について説明させていただきますが、導入部分は、はじめにということで、諮問を受けて答申するという事実関係について触れております。

次に、路面電車事業の現状についてということで、結論を述べる前に、路面電車の役割ですとか、現在の経営状況等を説明しております。

そして、2段落目が本題でございまして、適正な利用者負担の見直しについてということで、運賃改定に対する考え方ですとか、意見を述べております。

また併せまして、先ほどまで議論いただいております定期券の割引率のお話について

も触れております。

その次が、そのほかの取り組むべき方策、3番ということで、運賃を改定するだけでなく、今後も引き続き各施策に取り組む必要があるということ述べておまして、最後は終わりにということで、端的にまとめた文言を入れております。

以上が全体の構成となっておりますが、それでは、それぞれの内容について説明させていただきます。

まず、はじめにということで、この札幌市営企業調査審議会においては、これまで札幌市交通事業の運営管理の方策やあり方について意見を述べてきたということと、現在の路面電車事業における状況等を踏まえ、先般の諮問について審議を重ね、まとめた結論について答申することを記載しております。

その下、次に、1番の路面電車事業の現状についてでございます。

これからの札幌は、超高齢社会の到来が見込まれている中、路面電車は人や環境にやさしい公共交通機関として、都心のまちづくりへの活用に貢献しながら、市民の足を守っていく大切な役割を担っているということ。

そして現在、その活用方策などを取りまとめた札幌市路面電車活用計画の基本的方向性に沿った事業計画である、札幌市交通事業経営計画のもと事業が進められておまして、具体的にこれまで新型低床車両の導入ですとか、路線のループ化により、サービスの向上が図られてきたこと。また、運転手の非常勤化が進められているなど、経営の効率化においても一定の効果が認められていることとしております。

また、収支状況についてはということで、利用者負担の見直しの遅れ、具体的には27年度に予定していた運賃改定が実施に至っていなかったということと、経費の増加などによりまして収支の悪化が見込まれ、厳しい経営状況であるということなどを現状として盛り込んでおります。

次に、2番の適正な利用者負担の見直しについてでございます。

まず、2-1といたしまして、運賃の改定についてでございます。

現状の収支状況については、先に述べたとおり、収支の悪化が見込まれる状況であり、また、今後の乗車人員の見通しとしては、当面乗車人員の増加が見込まれるものの、生産年齢人口の減少が進み、将来的には札幌市の人口も減少に転じ、乗車人員も減少する見通しであるということ。そして、今後も運賃改定を実施しなかった場合、現状と同様に、この先数年は2億円程度の赤字が続き、その後も黒字化は見込めない状況としております。

そして、このような状況の中、路面電車の果たすべき役割を担いつつ、まちづくりへの活用を進めるためには、早期に赤字を解消し、長期にわたり黒字を維持していくとともに、累積欠損金を解消することが必要であり、このため、収入の根幹である乗車料収入の確保

のため、利用者にも受益者負担として、応分の負担を認めざるを得ない状況であり、運賃については、24年間据え置かれていることを踏まえ、適正な水準に改定する必要があると考えるとしております。

続きまして、2ページ目になりますけれども、本日も御議論いただきました2-2といったしましては、定期券の割引率見直し等についてでございます。

まず、利用が少ない通勤定期券について、経営状況や他都市の割引率などを考慮し、適正な割引率に見直すことで、利用促進を図り、安定的な収入確保に努めるべきとしております。

また、併せて、通学定期券の方につきましても、運賃改定に伴う負担軽減の観点などから、経営状況を踏まえながら割引率の見直しを検討すべきことを盛り込んでおります。

なお、都心部100円運賃など、新たな運賃制度につきましても、現段階における導入は困難であるが、継続的な検討を要望するとしております。

次に、3番目のその他の取り組むべき方策についてでございます。

まず、3-1といったしまして、サービス向上の取り組みについてでございますが、路線のループ化などによる利便性や快適性を維持するとともに、老朽化した車両について、新型低床車両への計画的な更新を進めるなど、サービス向上に努めるべきとしております。

また、停留場のバリアフリー化ですとか、振動や騒音を抑えるレールへの改良も計画的に進め、利便性や快適性、安全性の向上を図る必要があるとしております。

次に、3-2の経営の効率化についてでございます。

今後も引き続き、安全運行に最大限留意しながら、非常勤運転手の活用などにより、更なる効率化を進めていくべき。また、上下分離については、平成30年代前半の導入に向け、引き続き検討を進める必要があるとまとめております。

そして、3-3として、収入確保のための取り組みについてでございます。

今後は、将来的な人口減に伴い、乗車料収入の減が見込まれるため、更なる需要の掘り起こしによる収入の確保が必要としており、具体的には、観光客向けのサービスの充実ですとか、利用者のニーズに合わせた新たな企画券導入、先日の会議では、平日用のどサンコパスというお話もございましたけれども、そういったことの検討など、幅広い意見を参考にしながら、利用促進を図る必要があるというふうにまとめてございます。

最後に、おわりにということで、当審議会は、経営基盤の安定化に向けた適正な利用者負担の見直しなどについて審議を行い、その結果、適正な運賃水準とし、利用者負担を見直すことはやむを得ないとの結論に至ったとまとめております。

そして、札幌市は、本答申を踏まえ、引き続きサービスの向上を図るとともに、更なる経営の効率化を進めることはもとより、利用促進策を講じるなど、経営努力に努めるべき

と考えるとといった内容でまとめているところでございます。

以上で、答申のたたき台についての説明を終わります。

●高野部会長

ありがとうございました。

おわりにというところに書いておりますが、結論としては、利用者負担の見直しというのはやむを得ないと。けれども、サービスの向上だとか、それから効率化、更にはその利用促進策等の経営努力を進めるべきだと、こういったところが答申の骨子ということになると思いますが、なかなか文章上の表現とか、まだまだ工夫すべき点があると思いますし、また、盛り込まれていない項目ですとか、先ほども24年間の中身というのですか、そういう話もございました。どの点からでも結構ですので、御意見を寄せていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

どうぞ、お願いします。

●笹川委員

市民委員として、今日来るにあたりまして、路面電車の果たしてきた役割と、これからも果たすべき役割について、3つほど書いてきました。その中で、結構この中に書かれているものがあって、ほぼ書かれているのですけれども、一応書いてきたのを読み上げます。

路面電車のよい点というか、都心の環境問題にも十分配慮した地域にやさしい交通機関である。ループ化による回遊性が強まり、生活交通、通勤者の生産交通としての役割も高まった。都心のまちづくりの取組と相互に深く関係しつつ、より魅力的で豊かなまちづくりに寄与できる。

この3点、昨日考えてきました。

●高野部会長

そのいわゆる最初の部分ですかね、そういうところにその辺を盛り込んできたという御意見ですね。ありがとうございました。

ほかいかがですか。

どうぞ。

●大平部会長代理

先ほどの上下分離が関係するわけですがけれども、特に3-3のあたりで、利用促進を図る必要があるという文言が3-3のところにありますし、それから、終わりのところの下から3行目のところに、サービス向上を図るという表現が書かれています。これ上下分離になった場合にどこの責任になりますか。

つまり上部分を外注するわけですよ。上下分離という表現は、多分交通局の中で行われる表現だと思います。札幌市全体からすると、アウトソースするとか、外注するという、

そういう形になって、多分外注することの目的というのは、よりサービス向上を外部の資源を使って行うということが目的になるので、ここで書かれている責任というのを、どんなふうに分担するというのですかね。もちろん最終責任は市にあるとは思いますが、具体的にどういう分掌になるのかなというあたりです。そのことを踏まえておかないと、上下分離というのがこれから先来るわけで、そうしたときに、ここでこう書いてしまうということとどう関係するのかなど。

つまり、ここでは値上げの代わりにサービスをやるよという、極めて大きいおもりなわけですね。ところが、それがこれから先、ひょっとしたらどうなってしまうのだろうかというところの見解というのですか、そこら辺はいかがでしょうか。

●高野部会長

そうですね、アウトソースした後のいわゆる上の方を含めた総合責任を、どういう形式で、どういう組織で。

●大平部会長代理

だから、そこのところをある程度めどをつけておかないと、分掌的に結構しんどいかなと。つまり前回、上下分離も併せて審議しているということがあったし、それをもとにしながらかシミュレーションというのが行われて、収支のシミュレーションが行われていたはずなので…、違いましたか。

●高野部会長

上下分離は入っていないのです。

●大平部会長代理

そうですね、入っていないのでしたね。多分そのことがそれに関係してくるのかもしれませんが、とりあえずそこら辺は触れないで先に行くというやり方をするのかどうかということですね。

●相原交通事業管理者

即答ができにくいのですが、恐らくこういうことだと思います。

シミュレーション上は、上下分離を反映していないのです。しかし、先ほど部会長がおっしゃったとおり、上下分離後、それ以降の話としては、ここで考えているもの以上の効果を期待するというのは当前のことだと思います。例えば上の側、運行側では、自分たちの業務をより効率化させるという、経営を安定化させるベクトルが働くことが期待されます。恐らくは、利用者を増やしていくことで、より大きな効果につながっていくと思います。

一方で、下を持つ札幌市ですが、そもそも、路面電車を都市のインフラとして札幌市がずうっと継続して機能させていくための上下分離でありますので、やはり下を保有する札幌市の責任は非常に重いと思います。こういった責任の重さを考慮して、この答申の中に

どう盛り込むべきなのか、少し知恵を絞る必要があるかと思います。

●高野部会長

ここでの上下分離についてはということで、上下分離についての説明が何も書かれてないわけですが、要は、その目的とか、詳しくは書けないですが、要はそれぞれが下も上も今以上に効率化するというと同時に、単に効率化だけじゃなくて、その目指すようなサービスの向上だとか、利用者の促進だとか、あるいはさっきおっしゃったようなまちづくりへの寄与だとか、そういうようなことがなされるような上下分離システムというものをやらなきゃ駄目ですよということが重要なのですね、多分。そういうところにも少し、上下分離についての説明を加えていくというのですか、どういう上下分離をやらなくちゃいけないと、それは細かい話というよりも、要するに理念的な話ですよ。

●大平部会長代理

前回つながってなかったの、基本的にはサービス向上とか、そこにある利用者促進を図るという部分の中に、ひょっとしたら上下分離という発想が入ってきているのだと考えれば、この文章はそのままで伝わるということ。ですから、その部分をどういうふうにお考えなのかということが一つですね。

それから、なった後にどんなふうにして、

●高野部会長

ガバナンスの部分ですね。

●大平部会長代理

そこら辺の何か中間組織みたいのをつくるのか、もう全く向こうに出してしまうのか、それともその部分に関しては、ある程度市がコントロールしていくのかという、その辺の話ですね。

なぜそれが問題なのかというと、要するにサービスというものを、先ほどいろいろ議論してきたことが、場合によっては必要ななかったのかという話にもなってしまうので、その辺のところ、ひょっとしたらまだはっきりしてないのかなというところですね。その辺少し現状についてお聞きしたいということです。

●高野部会長

極論すると、上の方が経営の採算性だけ重視して、例えばじゃんじゃん値上げするとか、あるいはサービスをどんと落とすとか、そういうようなことになってしまわないような仕組みとか仕掛けとか、それも当然求められるということですね。それは上下分離を、どういう上下分離、これガバナンスもあるし、それぞれの細かい話だと多分経営協議会みたいなものをするのでしょ、上と下との間とかですね。

●大平部会長代理

済みません、ただ、これは1つ目の質問、つまり図るところに、要するに上下分離というのが入っているのだということさえお聞きできれば、それから先の話というのは、また別の話で切り離してしまえばいいことで、今のこの答申に関しては直接関係ないので、後で結構です。

●高野部会長

ただ、やはり何らかの説明は必要ですよ、上下分離の中身の説明ね。中身というか、どういう上下分離ということですかね。

●相原交通事業管理者

何を加えられるか、そのイメージとしてですね。

●高野部会長

理念だと思うんですけども、上下分離の理念ですね。

●相原交通事業管理者

経営形態にかかわらずとか、いろいろな言い方はあるかもしれません。

●高野部会長

非常に重要な御指摘だと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

どうぞ。

●吉岡委員

答申を御説明いただきました。

今、上下分離の話があったのですけれども、それと関係するとか、その柱となると思うのですけれども、1点、気になるところがありますけれども、運転手の非常勤化と。この文言が1と3-3ですか。

●高野部会長

3-2ですね。

●吉岡委員

に出てきます。これは、この場でも発言があったと思うのですけれども、危惧するような話もありました。端的に危惧といたらいいのかな、一言で言えば、そういう話もこの場で出たかと思えます。

私、この委員ということを知りまして、3年前に出ました。そのとき、現状について御説明がありました。非常勤の数が、今パーセントはにわかに出てきませんが、はっきり言ってびっくりいたしました。公営企業の中で非常勤と。その先にあるものは、上下分離で、上の方に吸収するためだという話も当時説明を受けたかと思えます。

それはそれで、ある意味そういう考え方というのは、私の頭では分かりましたが、しか

し、文言として、非常勤化が進められている、これは事実なのでしょうけれども、3-2で、非常勤運転手の活用などにより、更なる効率化を進めていくべきだと。これは、ここに書かれているその答申、諮問にもありました。それから、なぜ今論議しているかということで、この活用計画、経営計画ということで順を追って触れられているのは、これは分かります。しかし、これがすくとんと運転手の非常勤化、これを更に進めるべきだと。これは果たしてどのぐらいの人が理解できるのでしょうかと、こう思います。つまりこういう行政の一貫性、これは確かに必要です。それでなかったら何も事は進まない、これは分かります。

一方で、これだけの限られている文章の中で、答申も何十ページとは当然いきません。という中で、運転手の非常勤化を進めていくべきと、何かすくとんと落ちない人もいないかと思えます。そこら辺いかがなのでしょう。一貫性、活用、基本計画、それに基づいて今回の運賃改定という論議がなっています。それはそれで分かります。

それと、こういう答申書の中に、この文言だけで果たしてどれだけ、私はこういうことで、責任を持って答申できるのかなと、そういう感じがいたします。何かそれに対して事務局としてのお考えがあれば、少しお聞かせ願いたいと、こう思います。

●高野部会長

前半の非常勤というのは、これまでの経緯で、後半は、更に非常勤化を目指して経営効率化を目指すべきというのは、非常に何というか、ワーキングプアみたいな話があるとすると、その辺の考えですね、併せて。

●吉田委員

私の立場は、労働組合の方の立場なので、やはり社会的に非正規の問題というのがあります。この審議会でも、確かに書いてあるのです。非常勤を増やしていくというのは、この間の資料でもあったので、そのことについてどうなのかという話も、以前の審議会でお話をしました。だから、基本的にこれが初めて出てきたわけじゃなくて、当初の事務局のペーパーの中にもこれが入っていたので、これはこれで、表現としてはいかがかなという感じはしますが、この間出てきた資料の中でこういう書き方をしたので、間違いではないかなとは思っていて、ただ、経営の効率化の部分でいくと、余りにも人の部分だけがピックアップされているかなと。それは上下分離もそうなのです。なので、実際にその点だけじゃなくて、ほかの部分でも、例えば乗客を増やしていくためには、例えば昔あった、今のループ化に限らず、今後延伸も含めて、過去にはそういう議論があった。ただ、この会はそうではないので、それは別にやりましょう。それと同じで、上下分離なんかも、正直言ってここで余り書き過ぎると、いかがなものかなという感じは、私、個人的にはしません。ですから、これから別のステージでこの上下分離についても議論していくということ

なので、あくまでも経営形態という形の、先ほど言いました表現の問題は、少し工夫をしていただきたいと思いますし、経営の効率化が余りにも人の部分に偏り過ぎている観はあるので、ほかにメニューがないのでしょうかというところが、率直な印象として思うところでもありますので、少し付け加えました。

●高野部会長

ありがとうございます。

我々が答申するという話になりますので、そういう意味では、書きぶりの問題ということにもなるのだと。いかがですか、この非常勤の活用という、後半の部分ですね。

●菱谷事業管理部長

先ほど吉田委員がおっしゃっていただいたように、更なる効率化の一つの例示と言えば例示なのですが、この非常勤運転手の活用は、活用計画で触れられていて、こういう方針で最大限、もちろん安全運行に留意するという、また、職員の育成にも最大限留意していくというので、条件つきなのですけれども、進めていくという方針であるので、一つの例示ではあるかなと思います。

また、例示が果たしてこれだけでいいのかという問題については、文章表現などで検討していったいいのではないかというふうに私は思います。

●高野部会長

広い意味で、上下分離を将来的に目指すためには、正規の運転手さんをずっと雇用するという自体は、現実的には難しい話になるので、当然ある意味では非常勤の方をとというような、そういうシナリオは重要だと思うのですけれども、それが何か前面に押し出し過ぎますと、何か非常に短絡的に捉えられてしまうのではないかという感じもしますよね。その辺の何か工夫ということかと思いますが。

吉岡さん、いかがですか、今の御回答なのですけれども。

●吉岡委員

いやいや、それはそれで分かりました。

●高野部会長

そうですか。この辺については十分工夫しましょう。そういうことですね。

ほかにいかがですか。

それと、答申としては、こういう文章表現で答申をするのでしょうかけれども、総会では大分いろいろ細かい御質問も出ましたね、料金を上げたらどのぐらい人が減るのかと。それらについては、我々の方で検討したわけですけれども、そういった答申に至る検討経緯というか、そういったようなものをつくって、総会の皆さんには少し御報告しないと、この文章だけだと、何を検討したのか分かっていただけないような感じもするのですけれど

も、その辺はどういたしますか。

●菱谷事業管理部長

前回の総会でもかなりいろいろな活発な御意見が出ましたので、その辺を踏まえまして、今部会長がおっしゃったように、この答申案だけ出しても、なぜその表現に至ったか、なぜそういう結論に至ったかという、十分伝わらない部分もありますので、この交通部会、もう少しいろいろ議論あると思いますけれども、その辺も踏まえて、その経過をお話をしたり、多少やはりどういう資料で議論したかという、全部はとて出せないのですけども、少しかいつまんで御紹介したりというような工夫は今後必要だと思ひまして、そういう相談も今後部会長はもちろんですけれども、皆様とさせていただければというふうに思っていたところでございます。

●高野部会長

総会では、相当いろいろな御意見が出た上で、答申ということになりましたので、それらに対して答えていくということも、この部会として担っているものだと思いますので、そこについても、少し資料として形づくっていききたいと思ひてございます。

ほかにいかがですか、今のこの答申。

どうぞ。

●高田委員

少しお伺いしたいのですが、その他の取り組むべき方策で、ループ化が記載されているんですが、ループ化で、諮問書によりますと、運賃水準の見直しなどによる適正な利用者負担について審議会の意見を求めると書いてあるのですが、この運賃水準の見直しなどに、例えばこういったループ化も含めて考えていいのかどうかと、少し疑問を持ったのですが、料金だけに特化しなくて、もっとやはり広い意味からやるべきだというふうに捉えるのが正しいのか、諮問書に書いてあるとおり、適正な利用者負担について意見を求めるのか、少しそこが、もし何か出たときに、そこまで広くやる、審議会で意見を求められたんですかと言われたときに、少しつらくなるかと思ひますけれども、その辺はもっと広く考えていいのかどうか、お伺いしておきたいのですが。

●高野部会長

これは私どもの方で考えることだと思ひますね。皆さんで考えることだと思ひますけれども、やはり料金を値上げしていいかどうかというのが諮問されたわけですね。それに対して、まあいいよと、簡単に言うた思ひますね。という結論なわけですが、ただいいよというだけではなくて、やはり値上げするからには、これこれこういうことも考えるべきだということは、当然やはり料金の値上げ、イエスかノーかに付随して出てくるものだと思ひます。ですから、やはりそこもつけておかないと、料金をわっと値上げして、

サービスがふっと低下するという事にならないような、そういうことはやはり重要なことかと思っっているのです。ですから、付随したことについても、ここで議論したことについては付け加えた方がいいかと思っます。

●高田委員

分かりました。そうであれば、結構です。

●高野部会長

いかがですか。

●大平部会長代理

全くそうですね。余りやり過ぎると、どこまで言っていいか分からなくなるのだけれども、少なくともやはり上下分離に関しては、特に3番の部分の3-2と3-3というのは、これ上下分離に関わる分野だと思うんですよね。ですから、それにもかかわらず、余り上下分離に関して、実は平成30年という、再来年の前半に導入となると、

●高野部会長

30年代です。30年代だから、34年とかも。

●大平部会長代理

そうすると、多分入札とか、業者をどこにするのかという議論はもう既に始まっていて、それで、もうかなりなところに打診しているというような状態で、どこかがほかの部局で進んでいるのではないのかと思うのですけれども、その部分がどういうことなのかということについては、ここではなかなかいじれないという部分があって、そうすると、多少限界があるなという感じも印象として持ちますね。だから、少しどういっる感じでその30年に向けて進んでいるのかというあたりのところは、お聞かせ願えませんか。導入に向けての。

●高野部会長

30年代。

●大平部会長代理

年代に向けての流れ。

●菱谷事業管理部長

あくまでも30年代前半の導入に向けて、今検討を進めているというところでございまして、先回も御説明したのですけれども、現段階は、やはり今後、上の方の事業者の担い手をどうしていくべきかとか、また、先ほども申しましたように、上と下の役割分担をどうしていくべきか、それによって人員だとか、経費だとかの振り分けも変わってきますので、今はそこをいろいろ詰めているところでございます。また、国との関連で申しますと、認可権庁の国土交通省などともいろいろ今後認可の問題も出てきますので、どういったと

ころのクリアが必要なのかということを含めていられるところまでございまして、そのような準備を今進めているところで、相応の安全管理体制を構築するというものですから、やはり時間はかかっているのかなと思っています。そういう意味では、平成30年代前半と捉えていただいているのかなと思います。

しっかりこういった場面でまた御議論いただく際には、きちんと整理して、いろいろ検討状況のお話をしながら御議論いただきたいなど、私ども思っているところまでございます。以上でございます。

●大平部会長代理

ということは、まだ検討の段階だということですね。分かりました。ありがとうございます。30年というのは、数値目標になっているのですか。

●菱谷事業管理部長

30年代前半でございまして、

●大平部会長代理

あ、30年代か。

●高野部会長

ええ、34年とか。33年、34年ぐらい。

●大平部会長代理

失礼しました、30年代ですね。

●高野部会長

そうなのです。

●大平部会長代理

納得しました。ありがとうございます。結構でございます。30年代ですね。

●高野部会長

この辺の表現ぶりも何かあるかもしれませんね、30年代前半という言い方もね。

●大平部会長代理

30年代、10年間ありますよね。

●高野部会長

ええ。

●大平部会長代理

そういうことか。

●高野部会長

ほかにいかがですか。

●大平部会長代理

では、そういうことで、私少し勘違いしていましたので、30年代というのを少し、何も考えずに見ていたものですから。

ということは、ひょっとしたら例えば10年間ぐらいサービスというものを札幌市の中で、交通局の中できちんとつくっていくという、もしくは進めていくという必要がある、つまり利用促進を図る必要があるという場合の、この図るという、どういう体制で図るのかという、その部分が少し気になるところです。これも前回も少しお話したところですが、けれども、どういう形でこれを図るのか。つまりこのところを、例えば強化するのかどうかというあたりですね。この中身、図る中身というのが少し気になるなという部分です。この部分がないと、この図るという言葉でここで使うということは、なかなかしんどいということです。つまり根拠のない、大学では今エビデンスと言われまして、この間も業者とのやりとりのメール、それからメッセージ、これをコピーして提出しなくてはならないのではというところまで追い詰められてしまって、妙に言葉が気になってしょうがないのです。そうすると、この図るという言葉を使うときの根拠というのを、ある意味では多少議論しておく必要があるのかなと思いました。

なぜかという、これも前回少しお話ししましたが、割と停留所の近くにある何かスポットとか、そういったものをボランティア的な発想で企画してきたというような、これはある意味偶然ですので、偶然ではない必然的な仕組み、こういったものがあるかないか、もしくはそういった計画があるかないかというところが示されると、この図る必要があるという部分に合致していくのかなと思うのです。

ですから、その図るという言葉は絶対必要だと思うので、逆に言うと、後づけと言ったら変ですけども、その計画について…、後づけでない、今大変失礼な言葉を使いました。この計画について、多少お示ししていただきたいなというようなところがあります。

●高野部会長

いかがですか、この安全性、快適性の向上の、実際の考え方ですかね。

●菱谷事業管理部長

大平委員がおっしゃっているところは、この図るという、3-3のところのことですか。

●高野部会長

そうですね、利用促進のところ。

●菱谷事業管理部長

利用促進を図るという部分で申しますと、前回大平先生から御指摘いただいたとおり、今交通局では、そういった利用増だとか、収入確保の取組というのは、専属の営業課というセクションでいろいろ検討しているところでございます。

ただし、交通局だけでやれるものというのかなり限られておりまして、やはりいろい

る財団法人さんだとか、また、市役所内部の観光セクションだとか、もいわ山観光だとか、周辺の事業所さんだとか、ホテルさんだとか、いろいろそういった方々と連携をして進めているのが現状でございます。

ですので、ここの幅広い意見を参考にしながらというところも、前回の御議論の中で、若者の意見とか学生の意見とかいろいろ出ましたので、そういったこともアンテナを張りながらやっていくという意味を込めて、この幅広い意見を参考にしながらという、たたき台をつくらせていただいた中に含まれておりますし、もしその辺を明確にするのであれば、そういったさまざまな連携する方とタイアップしながらというニュアンスを含めてもいいのかなと私どもも思っております。

●大平部会長代理

せっかくだから、もう少し申し上げると、今までの議論というのは、自然に収入が逡減していってしまうというような話がありまして、これは環境がそうだから仕方がないという部分ですけれども、ある意味で、環境に対しての受動的な発想で動いているわけですけれども、唯一この収入の確保のためのサービスの充実だとかこういう部分に関しては、環境に対して働きかけているという、いわゆる能動的な部分であります。やはりその能動的な部分というのをもう少し何とかできないのかという意見であります。

多分その部局をつくるというのは、なかなか難しいかもしれないけれども、例えばその営業課の中に、分掌を少しいじって、例えばいわゆる製造関係のところという、ベンチマークという言葉があるのです。このベンチマークを多少やるような、少し分掌をいじるとか、もしくは予算をどこかから融通するとかして、富山に行って、どういう状況になっているのかを少し見させて帰ってくるなどということをやると、局の中だけでも十分何か提案できるようなものが存在してくるのかなと思います。

そうしないと、この3-3の文章としてはサービスの充実という言葉が書かれているわけで、外部の話聞きながら図る必要があるということ自体、今のお話を伺っていると、参考にしながらなのですというのは、もう少し補強しておいた方がいいのではないかと、何となく気がするのです。

この3-3というのは、要するに何度も言いましたけれども、上げる部分に対して、反対のおもりのわけですから、もう少し補強した方がいいのではないかと、多少なりともその部局の中に、これに対する少なくとも分掌があるよという感じのところまで、それが短期的でもいいのです。

●高野部会長

これ我々が答申するものですから、これを受けてそちらでやっていくという、お互いのやりとりということですね。

●大平部会長代理

ですから、そういうところがあって説明されると、こういった表現をここで出すことができるかなと思うのですけれども、そこら辺についてはいかがでしょうか。

●高野部会長

専らこれは我々の答申ですから、ある意味ではね。だから、これはこちらから向こうに投げかけるという意味合いが強いと思うので、そういうことですよね。これは向こうがつくる、市がつくるわけではございませんので。

●大平部会長代理

いやいや、もちろんです。ですけれども、それはちゃんとすり合わせていかないと、話にならないですよ。一緒につくっていくということで、できないことを言ってもしょうがありませんから。

●高野部会長

どうぞ。

●相原交通事業管理者

先ほどの上下分離のお話の際にも大平委員が言われていましたけれども、責任体制とか、推進体制とか、そこが明確にならないと、答申をしても、どこが受けてくれるのかが生煮えでは困るのではないかとということかと思えます。

しかし、経営体制の問題は、これからの状況が分かりませんので、今言われていることを、例えば交通局に対してのものと解せば、交通局の組織体制の中で何をすべきかということになります。また、答申は、市長に対して出していただくものですので、市として、新たな部署や新たな仕組みをつくるべきとの指摘も勿論、あり得ます。

ただし、そこは何も調整していませんので、推進体制ですとか、そういうものの具体的な検討を進めるべきとか、その書きぶりによって、より強い推進体制を促すというような、そういうやり方はあるかなと思えます。

●大平部会長代理

なるほど、よく分かりました。

●相原交通事業管理者

もう少し議論を進めていただいて、調整をさせていただければと思います。

●大平部会長代理

結果としてそういうことが起きてくればというか、全体として起きてくればいいことなので、それに行くにはどういう道のりがいいのかということは、外側から見ていると全く分からないので、そこら辺の御事情と合わせながら、前に進むということができたら、みなハッピーだなということだと思いますので、今のお話、ありがとうございます。ぜひお

願います。

●吉田委員

今お話ありましたとおり、今市電といいますか、やはりまちづくりの位置づけをしているわけなので、そこを、札幌市のまちづくりのことまで交通局が、テリトリー以外のところも多分あると思うのです。ですから、収入確保のための取組を、交通局だけで考えるのではなくて、やはりまちづくりの観点も含めて、真剣に札幌市全体として考えてもらおうと。交通局だけではなくて、交通計画を含めて別セクションで市の本体でやっていたりするわけなので、そういったところも少し入れ込んでいった方がいいのかなという感じはします。

●高野部会長

そういう意味では、最後のおわりにのあたりで、何か札幌市は交通局のみならず、全市を挙げてとか、何かそういうような表現が少し、それは極端な言い方ですけども、そういうようなことが出てくるのかもしれないね。

●大平部会長代理

大事なことですよ。

●吉岡委員

今日3回目なのですがけれども、結局上下の話、さっきから行ったり来たりしているんですけども、それから、この部分については、これは札幌市の観光の話だとかという、今吉田委員からもお話があったのですがけれども、やはりそこら辺が、せっかく答申する以上、要するに市民が聞いても分からないのですね。これは交通局だ、普通の人でしたら、同じ市職員でしょうと、こうなります。なかなか水道にしろ、こういう公営企業と、それから市長部局と、これは分かりません。そんなことをここに書く必要は毛頭ないと思うんですけども、しかし、せっかくの機会なので、やはり交通というと、まちづくりということで、交通局さんもずっと論議を立ててきているわけですから、そこら辺はやはり我々として何らかが必要でないかなと、こう思います。

もう1点、最後になりますけれども、市長から諮問があったときに、この部会の委員ではないのですが、データの話がありました。この部会が始まってから、たしかお伺いしたと思うのですが、今年の10月ですか、利用実態調査をやるという話もたしかありました。前回出されたのは、たしか2年ぐらい前だったと思います。大きく変わっています。ループ化もありました。ということで、そのとき委員が総会の席上で、データがないということはある意味致命的だというような言葉も使ったのを私覚えています。

答申に当たって、やはり利用実態を踏まえてという、どういう文言になるかは検討の余地はあるでしょうけれども、やはり利用実態があってこそその促進策であろうと思いますし、あるいは合理化策であろうと思います。利用実態のそれこそ適正な調査ですね。利用実態

を適正に踏まえてという、これをやはりどこか必要でないのかと思っています。

●高野部会長

ありがとうございました。

高田委員からも先ほど料金の見直しを定期的にやっていくべきだと、そういうことと同じ、いわゆる利用実態をつぶさにチェックしながらということも、やはりサービスの向上だったり、あるいは料金の改定だったりということでは重要だ。その辺も何か文言としては少し必要な部分ですね、きっと。

ありがとうございました。

ほかにいかがですか。

少し私が感じているのは、2-2に定期券の割引率見直しというのがあるって、通勤、通学の定期については、少しサービスアップをしなくてはいけないということが書いていて、逆に都心部100円運賃は少し時期尚早というか、無理だということが書いてあって、前回議論がありました。いわゆる通勤定期は非常に少ない割合で、通院だとか、私用、買い物なんかで利用される方の方が多いわけですね、通学以外ですと。そういう人に対するサービスが、料金的な何か多様なサービスというのが、実は最後のところの収入確保の取組の3-3の最後に、先ほどから議論のあった平日のドニチカキップのようなものがというような話がありましたけれども、それが実は通院や買い物の人たちに対するサービスにもなるのだと思うので、その辺が、この定期券の割引率の見直しという表題の出し方がいいのか、何か料金体系の利用者視点に立った料金体系の見直しとか、何かそういうような言い方がいいのか、今のままだと、定期はサービスアップするけれども、SAPICAとか使っている人は変わらないと、100円はとても無理という、何か非常に冷たいような感じが受けるなという気がしたのですけれども。やれることとしては、そういったこともできるのかと思うのですけれども、ドニチカキップ的なものをですね。その辺のフォローというのは、定期券以外の利用者のサービスアップというのは余り難しいですかね。

●大平部会長代理

この「なお」以下の部分というのは、3-3の3行目の利用者のニーズに合わせた新たな企画券導入の検討など、などの部分、などの中に入ってしまっているのではないかと感じました。それを取ってしまえば、見直しというのに大体行けるような気もしませんか。この2行切ってしまえば、そのまま2-2で行けるのかなという気もするのですけれども。

●高野部会長

だから収入確保の取組なのか、もしくは利用者サービスなのかというのは、書き方の違いですね。

●大平部会長代理

そういうことです。

●高野部会長

両方の意味合いがあるのですね。

●大平部会長代理

「なお」の部分は、多分サービスの向上の部分。

●高野部会長

いらつく面がありますね。これは無理というのは。

●大平部会長代理

欲しいだけにね。

●高野部会長

その辺は少し、次の修文段階で、少し今の御意見を参考にしながらつくり上げていくべきことだと思うのですが、ほかに皆さんの方から付け加えるべき、あるいは修正すべき等々の御意見をいただきたいと思いますが、一応もし大体今のぐらいでよければ、今いろいろいただいた御意見を踏まえて、いわゆる「てにをは」を含めて答申案の修文作業というのを次に進めて、実は7月中には総会に報告して答申するというのが求められておりますので、時間もほとんど、もう16日ということなので、時間が切迫しておりますので、この部会をスケジュール調整して開いて、修文をみんなで検討するというのは少し効率性に欠けるので、4名というか、大体そのぐらいの皆さんで集まっただいて、修文を検討させていただこうかなと思ってございますが、そういった答申案作成の作業部会というのをつくることについてはよろしいでしょうか。ここ2週間ぐらいで作業しなくてはいけないということになると思いますので、その人選についても事務局とも相談しながら、私の方でピックアップ作業をさせていただきたいと思うのですが、よろしいですか、その辺についても。

(「はい」の声あり)

また、それについて、集まっただい方個人的に相談させていただきたいと思いません。

一応7月中に答申しなくてははいけませんし、答申の前段では、会長にも御報告、御説明に行かなくてははいけないということがございますので、多分たたき台をつくるのは7月に入ってからということにならないと思いますので、6月中ぐらいに、まず作業部会でやった上で、更にこの部会を開かせていただいて、そこで皆さんに作業部会の結果を見ていただいて、また御意見を頂戴すると。それと前後して会長への説明等々してというようなスケジュールになると思いますが、その辺いかがですか、日程的な問題です。

●田口事業推進担当課長

総会が7月下旬ということですので、そのような日程で進めたいと思っております。

●高野部会長

一応、次回の交通部会の前に作業部会の方で、そういった修文を何とか集まってやらせていただけていて、次回の交通部会に報告して、また議論をいただくということですね。というふうにして、今後進めていきたいと思っております。

何かそれについて皆さんの方から御意見があれば承っておきたいと思いますが、よろしいですか。

4 閉 会

●高野部会長

それでは、今日の議論としては、以上で終了とさせていただきたいと思えます。

何か連絡事項はございますでしょうか、事務局の方から。

●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。

次回の交通部会の開催につきましては、今、委員の皆様と日程の調整をさせていただいておりますので、確定次第、また改めて御連絡を差し上げたいと思えます。

よろしく願いいたします。

●高野部会長

では、どうもありがとうございました。

これで終了させていただきます。ありがとうございました。