

札幌市営企業調査審議会 平成28年度第4回交通部会

日 時 平成28年7月5日（火） 午後2時27分～4時5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4回交通部会

1 開 会

●高野部会長

それでは、定刻より若干早めではございますけれども、全員おそろいになりましたので、札幌市営企業調査審議会の第4回交通部会を始めさせていただきます。

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、全員の御出席を頂戴してございます。

これまでの経過を若干御説明させていただきます。作業部会という形をとりまして、大平部会長代理と齋藤委員、高田委員、そして私の4名で6月23日と7月1日の2回集まりまして、答申案について検討させていただきました。それを、今日お手元に配らせていただいているところでございます。

作業部会ということで、割と「てにをは」を含めた細かい点について、どうしても注目する点もございましたので、また今日はいろいろな対象の観点から御検討いただければと思っておりますので、ひとつよろしく願います。

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、相原事業管理者様より御挨拶をいただきます。

●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。

平成28年度第4回交通部会の開催にあたり、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様には、何かとお忙しいところ、本日の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。

また、ただいま高野部会長からも御紹介ございましたけれども、第3回の部会以降、高野部会長をはじめ、4名の委員の皆様におかれまして、作業部会において精力的に答申草案を作成いただき、そのことについても重ねてお礼を申し上げます。

本日は、その草案をもとに、交通部会としての答申案をおまとめいただければと思っておりますけれども、これまで同様、十分御審議を賜りますようお願い申し上げ、冒頭の挨拶といたします。

よろしく願い申し上げます。

●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、早速議事に入らせていただきます。

議題といたしましては、答申の案について御議論いただくということでございます。

まず、進め方ですが、少し分量はありますけれども、そんなに時間はかからないと思いますので、まず全体を把握していただく意味で読み上げていただきまして、その後でそれぞれ項目ごとに区切って、作業部会の検討経緯等々も少しずつ説明させていただきながら、項目ごとに検討して御意見を頂戴していきたいと思っております。

それでは、まずは草案の読み上げをお願いいたします。

●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。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ます。

まず、会議次第、座席表がございます。

資料といたしまして、答申草案がございます。不備等は特にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、草案を読み上げさせていただきます。

2枚おめくりいただきまして、「はじめに」というところから読み上げさせていただきます。

札幌市営企業調査審議会は、これまで、路面電車事業を進めていく上での基本的な考え方や今後の方向性を示した「札幌市路面電車活用計画」や「札幌市交通事業経営計画」の策定あたって、健全な経営の確立に向け、収支改善の前提となる需要の拡大、経営の効率化、利用者負担のあり方、一般会計負担のあり方などについて意見を述べてきたところであります。

札幌市においては、これらの意見を踏まえ、各計画を策定し、経営の健全化などに取り組み、経営改善に向けて努力されてきましたが、計画に見込まれている利用者負担の見直しがいまだ実施に至っておらず、また、経費の増加なども相まって、収支の悪化が避けられない状況となっております。

このため、今後も見込まれる収支不足を解消し、経営基盤の安定化を図るとともに、これからも路面電車が「市民の足」を守り、「ゆたかな暮らし」と「まちの発展」を支える重要な役割を果たしていくため、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、当審議会に諮問されたことから、慎重なる審議を重ねた結果、ここに結論を得たので、次

のとおり答申します。

1 路面電車事業の現状について

人口減少や少子高齢化が進み、超高齢社会が到来する中、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ます。

札幌市では、市民議論などを経て、平成17年に路面電車事業の存続を決定し、その後、平成24年には「札幌市路面電車活用計画」にて具体的な活用方策などを取りまとめ、その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、事業を進めているところです。

これらの計画では、路面電車事業の安全で安心な運行を継続するためには、施設や設備の計画的な更新を図るとともに、さらなる経営の効率化や利用者負担のあり方の見直しなどを前提として収支を改善し、路面電車事業の健全な経営を確立することが必要であるとされています。

これまでに、新型低床車両の導入や平成27年12月の路線のループ化などによりサービスの向上が図られ、また、運転手の非常勤職員化も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るところです。

収支状況については、長期間運賃が据え置かれていることに加え、電気料金の引き上げなどによる経費の増加等の影響により収支の悪化が見込まれ、平成28年度予算においては2億9千万円の収支不足となっています。

2 適正な利用者負担の見直しについて

2-1 運賃の改定について

現在の収支については、先に述べたとおり、長期間運賃が据え置かれており、さらに、経費の増加などの影響により厳しい状況となっています。

今後の乗車人員としては、沿線人口の増加や雇用環境の改善、路線のループ化による効果もあり、当面は一定程度の増加が見込まれるものの、将来的には生産年齢人口の減少が進み、さらに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ります。

なお、運賃改定を行わない場合は、現状と同様に、この先数年は1～2億円程度の収支不足が続き、その後も収支の黒字化は見込めない状況であります。

このような状況の中、路面電車が市民の足としての役割を担いつつ、路面電車の持つ特性を生かしたまちづくりへの活用を進めるためには、早期に収支不足を解消し、長期にわたり黒字を維持していくとともに、累積欠損金を解消し、安定した事業運営に努める必要があります。

このため、事業収入の根幹である乗車料収入の確保策として、利用者に応分の負担を求

めざるを得ない状況であり、運賃改定を実施した場合の乗車人員の減少は限定的であると見込まれることも考慮すると、運賃改定を行う必要があると考えます。

なお、実際の運賃の設定にあたっては、市民に対し経営状況について説明し、十分な理解と協力を得ることが肝要であります。

2-2 利用者視点に立った運賃制度について

利用の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、割引率を見直すことによって、利用促進を図り、安定的な収入の確保に努めるべきであります。

また、併せて、通学定期券についても、運賃の改定に伴う負担軽減などの観点から、経営状況等を踏まえながら、割引率の見直しを検討すべきと考えます。

なお、区間や時間に応じるなどの新たな運賃制度は、現段階においては、機器設置などの制約や費用面での課題により導入は困難ですが、引き続き検討することを要望いたします。

3 その他の取り組むべき方策

3-1 サービス向上の取組みについて

路線のループ化や情報利活用システムの導入による利便性や快適性を今後も維持していくとともに、安全で安心な運行を継続するために、老朽化した車両を更新し、新型低床車両の導入を計画的に進めるなど、サービス水準の向上を図る必要があります。

また、停留場のバリアフリー化を進めるとともに、振動や騒音を抑えるレールへの改良についても、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ります。

3-2 経営の効率化について

今後も引き続き、安全運行の確保に最大限留意するとともに、さらなる経費の節減や計画的な改修の実施などにより、一層の効率化を進めるべきと考えます。

なお、札幌市が引き続き施設整備を行い、他の事業者が運送事業を担う上下分離方式については、経営の効率化やサービス向上等が期待できることから、持続可能な経営を目指し、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考えます。

3-3 利用促進について

今後は、将来的な人口減少を背景として、乗車人員の減少が見込まれるため、引き続き、利用実態を把握しつつ、さらなる需要の掘り起こしなどに取り組み、収入の確保に努める必要があります。

また、路面電車がまちの賑わいを創出し、市内外の様々な利用者にとって、より魅力的で身近なものになるよう、幅広い意見を取り入れながら利用促進を図る方策や仕組みを充実させていく必要があると考えます。

おわりに

当審議会は、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見直し等について審議を行ってきました。

審議の結果、将来的に路面電車事業を維持し、市民の足としての役割を担いながら大切な財産として、まちづくりへの活用を進めて行くためには、利用者負担を見直す必要があるとの結論に至ったところであります。

超高齢社会が到来する中、今後の市民生活を支え、まちづくりへ貢献する重要な都市基盤として、路面電車の役割はより一層高まるものと考えられます。

このため、経営を取り巻く環境や時代の変化などに適応するため、引き続き、収支状況の見通しや利用実態の把握に努め、安定的な経営基盤の維持に向けた事業経営に取り組んでいくことを求めるものであります。

以上です。

●高野部会長

ありがとうございました。

ということで、一応全体を読んでいただきました。

最初にまず、ですます調、である調というなんですけれども、実は諮問の文章が、「貴審議会のご意見を承りたく諮問させていただきます」と、ですます調でいただいているものですから、最初はである調で書いていたのですけれども、ですます調でいただいて、である調で返すのは失礼に当たるような気もいたしまして、今聞いていただいたように、ですます調で統一しておるところでございます。

それでは、最初に戻っていただいて、1ページの「はじめに」というところでございます。これは、以前の経緯も含めまして、この審議会の役割というものに少し触れまして、それで、後から現状等についても出てきますけれども、収支の悪化が避けられない状況、あるいはその前に、利用者負担の見直しがいまだ実施に至っておらずということで、24年間料金が据え置かれているということの議論がありましたが、そういったことを書いておりまして、最後には、慎重なる審議を重ねた結果、ここに結論を得たので、次のとおり答申しますと、後に続くものになってございます。

まずは、「はじめに」の部分、いかがですか。何か気になる点があればと思います。

作業部会の先生方も、また改めて見直すといういろいろ気がつく点もあると思いますので、遠慮なさらずにいろいろ言っていただければと思います。

どうぞ。

●吉岡委員

作業部会の皆さん、御苦労さまでした。

私、昨日メールで資料をいただいたものですから、私なりに読ませていただきまして、

以下、何点かについて私の意見を言いたいと思います。

1 ページ目の「はじめに」というところについてということですよ。

●高野部会長

当面はそうなのですけども、もし一括して御発言いただくのであればそれでも結構です。

●吉岡委員

少し言葉にこだわるかも分かりませんが、まず「はじめに」のところの、2 節目の3 行目、「見込まれている利用者負担の見直しがいまだ実施に至っておらず」ということです。この「いまだ」というのは、ここで全く必要ない言葉だと思います。二十何年間か据え置きということは分かります。ただ、料金改定、値上げについては、当然賛否あるものだと思います。そういう中で、いまだといたら、何か押し付けがましいと思います。

●高野部会長

本来、絶対やるべきものなのに、というようなものがあるということですかね。

●吉岡委員

ですから、やはり表現が大事だと思いますので、この「いまだ」というのは必要ないと、恐縮ながら、私読ませていただきましてそう思いました。

1 ページ目については、以上であります。

●高野部会長

分かりました。

御指摘のように、今まで24年間とかという話をしてきたので、「いまだ」と残ってしまいましたけれども、これについては「利用者負担の見直しが実施に至っておらず」というようなことで、よろしゅうございますかね。

(「はい」の声あり)

では、そういう形で、「いまだ」というのを削除させていただきたいと思います。

ほかにございますでしょうか。「はじめに」のところですね。

後から全体の話もさせていただきますので、「はじめに」の部分はとりあえずよろしいですか。

では、続いて、2 ページの1 番ですね。

「路面電車事業の現状について」ということで、ここは現状の位置づけだとか、最後は収支不足ということでの結論になってございますが、最初の節では、この部会の中でも議論がございました、人や環境にやさしい公共交通機関として、都心のまちづくりに貢献、市民の足を守っていくということでもあります。

それから、「はじめに」の部分にも少し出てまいりましたけれども、平成17年に存廃

の議論があった中で存続を決定した後、平成24年に活用計画をつくり、さらに交通事業経営計画のもとで事業を進めているという、客観的な事実を述べるというところでございます。

それらの計画の中では、施設の計画的な更新や利用者負担のあり方の見直しというようなことが載ってございまして、当然料金を値上げするべきだというようなことも書いてございますが、その辺をやんわりと表現しているというところでございます。

現状としては、ループ化や新型車両も導入され、経営の効率化についても効果が認められていることではあるけれども、結論的には、電気料金がいろいろな状況で引き上げされて、さらに料金の値上げをしていないことということで、28年度の予算において2億9千万円の収支不足となっていると表現をしているというところでございます。

この1というところについては、いかがですか。何か御意見はございますでしょうか。

吉岡委員、ここはよろしいですか。

どうぞ。

●吉岡委員

先ほど指摘しました「いまだ」というところと同じ流れなのですけれども、ほかのページにもあるのですが、この2ページ目の最終段落、「収支状況については、長期間運賃が据え置かれていることに加え」と、これは前の論議で、私言ったかと思うのですが、この24年間の多くの期間は、たしか市電の存廃が明らかにならないと、という中で据え置きになってきたということでした。

その経営努力等々あったのでしようけれども、据え置かれているということは、やはりさっきの「いまだ」と同じように、何か据え置きになっていることが悪いという感じがします。やはりこれは値上げに関することですから、ニュートラルに「据え置きになっている」、これで私は意味が十分通じると思います。何か据え置きされているといった、やはり少しニュートラルからずれるのでないかという気がいたします。何々されているというのは、ほかのページにもあるのですが、客観的に事実の経緯からいたしましても、「据え置かれている」というより「据え置きになっている」と言った方が、私はよろしいかと思っております。

●高野部会長

ですから、ここは、据え置かれているということではなくて、据え置きになっている。

●吉岡委員

事実はそうですね。据え置きになっているのは、事実であって。

●高野部会長

同じ意図の用語として、もし何かいいのがあれば。「長期間運賃が据え置きになってい

る」。「据え置き」という言葉を生かすかどうかということもありますよね。

●齊田委員

私はこの部分はそもそもなくてもいいと思います。

●高野部会長

なるほど。

運賃が据え置きになっているという事実自体が必要ないのではないかとということですね。

●齊田委員

はい。

●高野部会長

いかがですか、これ。

ほかの部分でも、先ほどの「はじめに」の部分の「利用者負担の見直しが実施に至っておらず」ということでも、そのような表現がなされておりますし、ということですね。

この長期間運賃が据え置きになっているというような表現が出てきた背景としては、活用計画に基づく経営計画の中では、料金を値上げするという事になっている中で、それがなされていないということもあって、その経営計画と比べると、やはり悪い状況になっているというようなことを表現しようというようなことにもなっていたわけなのですが、これについてはいかがですか。

高田委員、大平委員、齋藤委員、作業部会の先生方。笹川委員、どうですか。

●笹川委員

言葉の言い換えなのですからけれども、「長期間運賃が見直されることなく」とか、どうですか、感覚的にしゃべっただけなのですからけれども。

●高野部会長

「見直されることなく」、それもかなり「据え置きになっている」というよりもっとすっきりした表現ということですね。

●大平部会長代理

ただここは、先ほどの御意見もありましたけれども、長期予想を立てたら、どうしても赤字になってしまうというのも一方であって、それを反映している部分という意味合いも多分あると思うのです。もしこれを、ニュートラルにという表現もあるかもしれないけれども、取ってしまったら骨子がなくなってしまうようなところでもあるのかなと思うのです。だから、どちらを取るかと。今までの経営の中で、存廃議論の中で、議論されてこなかったというのもそうだけれども、長期的に見てみたらやばいというのがあって、それよりやはり足として使った方がいいのではないのというのが、今回のここでの答申の骨になるはずですので、そうすると、それにはどうしても、多少なりとも値上げは必要なのだという

ことを説明するためには、今まで既にこういうことは予測されていたけれども、存廃議論があつて据え置きになってきたというようなことを考えてみると、2ページ以降に関しては、これでもいいのではないかなど。この表現で「据え置かれていることに」というのも、私はいいような気がします。そうしないと、議論がもとに戻ってしまうという、何かそんな気もします。

例えば3ページの最初のところに出てきますけれども、この改定の基礎となっている部分というのがこの文章なので、これを取ってしまったら、少し読み方が変わってくるかなと思います。

●高野部会長

吉岡さん、少し先に行きますが、3ページの最初の3行目についても、何か御意見はありますか。「長期間運賃が据え置かれており」という部分ですが。

●吉岡委員

ですから、言いましたとおり、「据え置きになっている」という方が私はいいと思います。

●高野部会長

ここは、だから「置かれている」という。

●吉岡委員

2ページに長期間運賃云々って残すのでしたら、あえて3ページのこれも要らないかなという気もしますけれども、とにかく受け身系がどうなのか。「据え置かれている」。

ですから、私がさっき言ったとおり、値上げについては、やはりいろんな意見があるはずですが、この審議会とすれば、こういう事情の中で応分の負担はやむを得ないという結論なのでしょうけれども、これはいろんな審議会の意見があると思います。ですから、私はニュートラルな表現の「なっている」が私は一番いいと思います。

●高野部会長

なるほど。

3ページの上についても、「据え置かれており」ということではなくて、ニュートラルの表現ということですね。

●吉岡委員

私はそう思います。

●高野部会長

そういう意味でいきますと…、どうぞ、高田さん。

●高田委員

この長期間運賃が据え置きになっているというのは、文面の表示は別として、収支を改

善するための重要な要素だろうと思います。これを抜いてしまうと、きっと電気料金の引き上げなどにより経費の増加だけが残ってしまって、何、それだったら、節減すれば足りるのではないのかという話になってしまうと思うのです。

だから、料金が値上げされていないことを記載するのは、とても重要なことなのではないかと思います。

●高野部会長

分かりました。

●斉田委員

1つだけいいですか。

「はじめに」の末尾から3行目に「運賃水準の見直しなどによる適正な利用者負担」という言葉があります。諮問されたのは、適正な利用者負担について考えろと。適正な利用者負担は、恐らく運賃の引き上げだけではないという意味の諮問なのだろうと思うのです。そうすると、この2ページのところで、とどのつまりは運賃に収れんしていくとしても、余り運賃ということだけにこだわるような表現というのは、どうかと思うのです。

全体の文章を見せていただいて、私は非常にいいと思います。それはどうしてかという、適正な利用負担という観点に立って、つまり将来の経営計画とかいろんなところまで踏み込んでいますから、この草案はすごくいいなと思ったのです。

そうやって見てきたときに、余り運賃のことばかり最初のところから入るよりも、運賃は運賃という項目をつくっているわけですから、そこで述べれば足りるのではないのかなというのが私の感想です。

●高野部会長

なるほど。

●大平部会長代理

2ページは要らないということですか。

●斉田委員

そういう感じがするのですけれどもね。

●大平部会長代理

なるほどね、1ヵ所で足りると。

●斉田委員

恐らく利用者負担のあり方って、いろんなものがあるのだろうと思うのです。

●高野部会長

そうですね、この中では、料金を値上げする代わりに、定期の割引率を見直すというようなことだとか、あるいは100円運賃みたいな制度も導入するとか、そういう意味での

運賃値上げだけではない負担の見直しというようなことに、総括的には触れているというふうになっていると思いますけれども。

要は、2 ページ目の下の部分については、結論としては、次につながる話の中で、収支不足であるという事実をここでは表現するのが一番大きな目的ですよ。その理由として、やはり電気料金だけで収支不足が発生しているというわけではないということもあって、運賃が据え置かれているという言い方になっているわけなのですけれども、ここで利用者負担の見直しが行われていないという持って回った言い方をするよりも、やはり運賃が据え置きになっているというような表現、と吉岡先生の話もありましたけれども、そういう一つの収支不足の要因として一番大きなものは、値上げをしてこなかったということだということで、ここに書いているわけでありまして、逆に3 ページの上の3 行というのは、前の1 の話を同じく繰り返していることにもなるので、こちらの方は余り要らないのかもしれないですね。全く同じような内容が3 行載っているということになりますものね。

ですから、私としては、やはり2 ページ目の最後の、受身というよりも客観的な事実として、「据え置きになっている」あるいは「見直されることなく」というような表現を取ることとした上で、3 ページ目の方に、さらにここでまた「さらに」と同じことを繰り返し3 行述べる必要は余りないのかなという感じもいたしますね。確かに収支不足ということとを十分、1 のところで述べているところですよ。

ということで、少し齊田先生の意見と異なるのですけれども、いいですかね。

●齊田委員

その辺はお任せします。

●高野部会長

そうですか。それではそういう形で、まず2 ページ目の最後の節については、事務局としてはいかがですかね、「長期間運賃が据え置きになっている」、あるいは笹川さんの御意見の「長期間運賃が見直されることなく」という表現について、どんなものですか。要は日本語の問題ですよ。

●田口事業推進担当課長

「据え置きになっている」でも「見直されることなく」、どちらでも構わないかと思えますけれども、据え置きという言葉はほかのところでも使っておりますので、「据え置きになっている」でよろしいでしょうか。

●高野部会長

よろしいですかね。

じゃ、「据え置きになっていることに加え」とさせていただきます。

どうぞ。

●加藤委員

前回出ていないので、話がよくわかっていないのですけれども、運転手さんの非常勤職員化も進められているということが効率化につながっているということは、本来の運転手さんというのは人件費がものすごく高くて、随分非正規社員化していることで一定の効果がありますよというのは、これは連合の吉田さんなどは、本来違うのではないのかという意見があるのではないかなと思いますが、どうなのですかね。

●高野部会長

いかがですか。

●吉田委員

前回も少しお話ししているのですけれども、これまでやってきた非常勤化というのは、これは、事実は事実として、間違っていないというか、事実を隠すわけでないので、このとおりなのでしょう。ただ一方で、後ろの方に、今後もさらに進めていくという表現が実はあったのですが、その部分についてはいかがなものでしょうかねというお話を前回させていただいたものですから、それは少し変わっているのかなと思いますので。

●高野部会長

今お話しいただきましたように、もとのたたき台では、これを将来的にももっとどんどん進めていくべきだというようなトーンの記事があったので、それはさすがにワーキングプアというようなことからいうと、おかしな話になるのですが、客観的な事実として、非常勤化が今までなされてきたということもあるので、そういう意味合いでここでは書くけれども、後ろの方の話の中では、そこについては余り表現しないというようなことで、一応その辺の御意見は吸収したのですけれども。

●加藤委員

本来正規社員の賃金と、非正規社員というか、ここで言うところの非常勤職員というのは、どのぐらい賃金が年間で違うのですか。ここでそういう議論はされていますか。どのぐらいの効率化になっているか教えていただきたい。

●高野部会長

そういうデータはあるのですか。

●菱谷事業管理部長

単価の部分でいくと、個人によって違う部分もあるものですから、正規職員をずっと雇い続けるよりは、非常勤職員は安いということなのです。1回目の資料で、経営の効率化という部分の総人件費の推移ということで、非常勤の報酬に変えた場合、6割ぐらいが非常勤の運転手さんなののですけれども、人件費の総額は38.5%ぐらい減っているという事実はございます。

●高野部会長

4 割弱減るということですか。

●菱谷事業管理部長

はい。単価でいっても、それに近いものはイメージしてもいいのかなと思います。人によってそれは違うものですから、何とも言いにくい部分はあるのですけれども。

●高野部会長

ありがとうございました。

ということで、2 ページについては、そういう形にさせていただきまして、3 ページ目に移っていきたいと思いますけれども、3 ページ目には、最初の長期間据え置かれているというのは、非常に連続的に同じような料金料金と、運賃運賃と、来ることもあるので、これは多分削除させていただくというのを、まず第1 案といたしまして、それ以外にこの2-1 の運賃改定についてということでありまして、この答申の結論としては、一番大きな点、重要な部分になると思うのですけれども、2-1 について、ほかに御意見はございますでしょうか。

吉岡さんの方から、何かございますか。

●吉岡委員

2-1 はございません。

●高野部会長

ここについては、ないですかね。

よろしいですか。もしつながりが悪いということがあったりすれば、最初の部分を削除することによって。

●菱谷事業管理部長

これは部会としての答申なので、部会の委員の皆様の意見を本当にお聞きしてということころです。この2-1 の3 行の最初の部分ですけれども、現状のところと、文意としては十分重複するということは、多分作業部会の中で意識はしたところですが、流れの中で、ここをあえてこういった厳しい状況になっていて、さらに人員についてはということの文意の中で残したと記憶しています。

例えば、それがくどいとか、もう言い尽くしているので十分意味が通じるのではないですかと、ほかの委員の先生方も思われるのであれば、それはそれで部会の意見としてあるのかなと思います。それはいま一度御確認をいただければと思っております。

●高野部会長

分かりました。

この辺は、いかがですか。作業部会の方には少し……。

高田さん、どんな感じですか。削除することについて。

●高田委員

流れでつくっているのです、そんなに大きな問題ではないと思います。前段のことを少しだけ説明しているという程度なので、殊さら削ったりするのは、文面がうまく合えばいいのですけれども、どちらでもいいというのは大変失礼ですが、単なる流れの中の文面で、前段の文面を引き継いで簡単に説明するという文章のつくりなので、そういった意味もあって、そんなに私はこだわっておりません。

●高野部会長

これは答申案でありますので、なるべく簡潔にしていって方がいいのかなとも思うので、斉田先生の御意見もありましたし、運賃運賃という同じような表現ということにもなってございますので、ここでは、直前の節の復習は何もしなくてもいいのではないかなという感じですよ。

そういう意味で、一つ削除ということでもよろしいのではないかと。

大平先生、よろしいですかね。

●大平部会長代理

確かに、基本的には部会長の。

●高野部会長

いや、感覚の問題なので。

●大平部会長代理

だと思いますけれども、続けて読めば、続けて読めるのですけれども、2-1で、運賃改定というのを起こしているのです、起こした以上、そこはある意味、多少完結させておきたいという部分でもあるかなと思うわけですね。

でも、流れからいったら、なくてもいいかなという気もしないでもないのですけれども、あるとやはり重いですよ。でも、ないと軽いなという感じがしますね。

●高野部会長

どうぞ。

●田作委員

私は、なくてもいいかな。というのは、やはりすぐの前のページのことなので、続けて読まれるということをメインで考えた場合は、「先に述べたとおり云々かんぬん」というのは、やはり二重になるのかなというイメージがありますので、今後の述語をうまくつくっていただいでつなげた方がいいと思います。

●高野部会長

この辺は感覚的な問題ということもあり、なおかつ、それぞれどっちが正解ということ

はなかなか難しいですが、ここは意味を重ねなくてもいいのではないかと思いますので、一応削除するという形で考えていきたいと私は考えておりますので、お願いいたします。

では、それ以外の部分ですね。「今後の乗車人員」ということで、データも見ましたけれども、一定の増加はしていると、現状ではループ化もあり増えていると。しかしながら、その増えはずっと増加するということではないという議論もありました。1つは、人口は変わらずとも、生産年齢人口が減少するので、通勤等々が減ってくるということでありまして、さらにその後になってきますと、人口そのものも減少してくるというようなことが想定されると。

そこから先は、いわゆるシミュレーションのようなものをしていただいたときに、データとしてチェックしたわけですが、ずっと収支不足が続くので、当然ながら累積的なものを改善する方向にはいかないということで、ということになりますと、サステナビリティというか、長期にわたって安定した事業運営というものを考えたときには、やはり問題があるということが、その次のところに書いているわけでありまして、まちづくりの活用、それから収支不足の解消、黒字を維持すると、さらにはそれによって累積欠損金を解消して安定した事業運営を行っていくということでありまして。

その意味で考えると、利用者負担といういろいろなあるわけでありまして、やはり乗車料収入というもの、運賃改定というものをせざるを得ないというようなことが、最後の結論ということでありまして。

その前段では、「運賃改定を実施した場合の乗車人員の減少は限定的であると見込まれる」ということを書いておりますが、これも先の総会の中でも、料金を値上げしたらどのぐらい利用者が減るのかという質問も重ねて出てまいりました。また、この部会の中でも、過去の値上げのときで分析すると、0.3%ぐらいというような話が一応出ました。それについても、大分時代も違うので、そのままそれをここに適用するということは難しいけれども、他の事例を見ると、ずっと料金値上げの影響で乗車人員が減少するというふうに、拡大的にどんどん減っていくということにはならないだろうということで、一応限定的であるという、この意味としては、値上げ当初はやはり少し減る可能性があると思うのですが、それがずっと拡大していくというようなことだったり、長期にわたってどんどん減少の要因になるということではないということでの、そういう表現になってございます。運賃改定を行う必要があると考えるということで、一番重要な部分でございます。

それについては、どういう状況で運賃改定に至るのかという説明が十分必要であるというようなことが付け加えていることでもございまして、これもこの部会の中でもいろいろ御意見としては出てきたところでございますので、それらを付け加えて、2-1の終わりにしたということでございます。

これについて、いかがでしょうか。

どうぞ。

●田口事業推進担当課長

少し数字の確認です。

先ほど部会長の方から料金改定をした場合の利用者減は0.3%と言われましたが、0.57%でございます。小数点第2位というお話をしました時の人数が130人だったものですから、恐らく3という数字が出てきたと思いますが、この場で確認させていただきます。

●高野部会長

0.6%でしたね。済みません。

ということであります。

これについても、利用者負担を見直すことが必要でありますというような言い方を結論にしようかという話はあったのですけれども、最終的には、もっと分かりやすく、「運賃改定を行う必要があると考えます。」というふうに結論の文章といたしたわけです。これは作業部会の方でも少し議論があったところです。

いかがでしょうか。

これについて御意見ありますか。よろしゅうございますか。

それでは、また次に行かせていただきます。

次は、2-2ということでありまして、今度は、利用者負担の運賃以外のもう一方のあり方ということであります。

1つ目は、通勤定期の利用率が非常に低くなっているということであります。

これについては、やはり割引率というものもございますので、それを見直すことで、安定的な収入の確保に努めるべきであるということが1つ、それから、この部会の中でも多くの方から御意見があった、通学定期については、バランスというか、料金の値上げを緩和するという意味においても、やはり通学定期の割引率を増大するということも考えた方がいいのではないかとということございまして、ここでは割引率の見直しを検討すべきということで、かなり踏み込んだ形の表現になっているということでもあります。

それから、100円運賃というようなことがございましたけれども、都心の中での100円というのは限定的ですけれども、例えば昼間の買い物割引だとか、そういうものを含めて表現として、区間や時間に応じるなどの新たな運賃制度としてございます。そういう都心部100円運賃や昼間の割引運賃、そういうものは、本当はもうやりたいということで、御意見がありましたけれども、この中でもあったように、今は車両に読み取り機が1つしかついていないので、どこから乗ったということが分からないという、その限界があ

って、それを今すぐ改善するのは困難であるということもあって、導入は困難であると。しかしながら、引き続き検討することを要望いたしますということになってございます。

この辺が、要望ではなくて、もっと強めに書くというようなこともあるのかもしれませんが、一応、「要望いたします」ということにします。

この辺、2-2については、いかがですか。

ここは部会の意見を割と入れてきた部分ですね。

もし何かありましたら。

●齊田委員

これは、「割引率の見直し」という言葉を使って、「割引率をアップする」とかというふうにしなかったのは、何か理由があるのですか。

●高野部会長

これは、今までの文意からすると、当然見直しということは割引率をアップするというところに我々は想定しているのですけれども、これを悪用して、割引率を見直して減らすということは、この文意からするとあり得ないだろうというのが一応我々の考えです。作業部会でもそういう話は少し出たのですけれども。でも確証が持てないとすると、それぞれ割引率を拡大というか、割引率を……。

●齊田委員

通学定期の方は分かるのですけれども、通勤定期の方は、最初に利用が少ないと書いてあるものですから、利用が少ないなら上げるのかなという。後ろの文には何か促進を図ると書いてある。

●高野部会長

確かに割引率を見直すということよりも、意図としてはもう明白に、割引率を大きくするという我々の意図であることは間違いないので、そこはそうにした方がいいですね、きっと。大平先生、いかがですか。その意図としては間違いなく、割引率を大きくすると……。

●大平部会長代理

書いていて、文章的に余り矛盾を感じないです。初めからそういうものだと感じていたのですからね。

●高野部会長

思い込みというのは、当然見直すということは、大きくするということだという。

●大平部会長代理

できるだけ利用者を多くしていこうということですね。

●高野部会長

そういう意味では、通学定期だって同じ、拡大、増大を目指しているのだから、同じように、何という日本語がいいですか、これ。日本語は高田委員が大体今まで担当していただいていたので。割引率の拡大とか。

●田口事業推進担当課長

引き上げとか。

●高野部会長

引き上げというのは、少し何か嫌な感じがしませんか。いや感覚の問題ですけれどもね。引き上げですよ。

●吉田委員

改善。

●高野部会長

割引率の改善。

拡大……、拡大の方がいいですか。割引率を、対象範囲は拡大だけれども、割引率だと拡大よりもやはりアップという感じですね。これ日本語で何ていうのがよいのか、割引率の増大ではないのですよね。

●吉岡委員

引き上げです。

●高野部会長

これは引き上げですか。

●吉田委員

引き上げと云ったら、そのままかと、読み取れますので。

●高野部会長

では、引き上げでいきますか。両方ともしますか。3ページの最後の行、「割引率を引き上げることによって、利用促進を図り」、それから次の4ページ目、「経営状況等を踏まえながら、割引率の引き上げを検討すべきと考えます。」ということですね。

ほかにはよろしいですかね。

ありがとうございました。

それでは、続いては、3番ということで、その他の取り組むべき方策ということでございます。ここでは、やや定性的な話ということになるかもしれません。

まずは、サービス向上ということで、これは既に行われたループ化だとか、電停ごとについているシステムを、今後も維持する。それから、安全で安心な運行を継続する。さらには車両の更新、そして新型低床車両の導入ということでもあります。

これも、いたずらに、やみくもに進めるのではなくて計画的にということ、あえて「計

画的」にという言葉を書いております。そして、水準の向上を図ると。一方でまた、電停のバリアフリー化、あるいは振動や騒音を抑えるためのレールの改良といったものも着実に進めていってくださいねということでございます。

3-1については、そういう要望事項ですね。向上についての要望ということでございます。

これについては、何かございますでしょうか。

●吉岡委員

質問ですが、「老朽化した車両を更新し、新型低床車両の導入」云々ですけれども、これは文言についてではありません。車両の更新は運賃で賄わなきゃならないものでしたよね、たしか。どうですか。札幌市から何らかの補助が出るとかということはないですね。要するに、交通局の事業会計で賄わなきゃならないものですね。

●菱谷事業管理部長

車両の新規更新については、一般会計の方から税負担のスキームでございます。

●吉岡委員

車両の更新、あるいは今の低床車両は非常に高いのですけれども、これは要するに一般会計から来るわけですか。

●高野部会長

ポラリスの購入とかそういうもののことですね。

●菱谷事業管理部長

その導入は、活用計画にも、税負担の方でやるスキームになっております。いわゆる初期費用、購入費についてはですね。

●吉岡委員

もう一回聞きます。ポラリスの購入は、これは一般会計で賄うということなのですね。

車両の更新はどうなのですか。老朽化した車両の更新、これも一般会計の範囲なのですか。

●柳沼経営計画課長

老朽化した車両を新型低床車両に更新をさせていただくという趣旨でございまして、国の補助制度を使って一般会計が税負担で購入をするというものでございます。

●吉岡委員

これは更新してその結果ポラリスを導入するという意味なのですね。私、分けて考えておりました。

それでは、これは運賃に直接は関係しない。

●高野部会長

基本的にはそのスキームが保たれるとすると、ということですね。

●吉岡委員

そうですか。「、」はない方がいいですね。

●大平部会長代理

あった方がよかったですけれども。

●高野部会長

日本語としては、「、」があった方がいいと思うのですよね。

●田作委員

とするならば、1回目の審議会のときに確認していたとおりで、やはり電車を買うお金には運賃の関係がかかわってこないのなら、別にここはあっていいのかなと一瞬思ったのですけれども、どうなのですか。あくまでも一般会計からお金を持ってくるのが、市電の更新ですよね。

●高野部会長

そうですね。

●田作委員

そうすると、これはサービスの向上という部分で記載されていると認識した方がよろしいのでしょうか。

●菱谷事業管理部長

そういう趣旨です。

●田作委員

分かりました。

●高野部会長

いわゆるバリアフリーとか、そういうことを含めたサービスの向上ということですね。どうぞ。

●高田委員

確認したいのですけれども、今の資産の取得経費については、多分企業債、補助金、それから一般財源ということになるのでしょうか。100%一般会計から負担されるということですか。例えば起債の元利償還金が後から発生しますよね。そうすると、元金はもらえるけれども、例えば利息のいくらかは交通局で負担しなさいとか、そういうことはないですか。

●菱谷事業管理部長

このスキームは、一般会計から負担金でいただいているスキームで、一般会計の方で補助金をもらったり、また必要な起債を起こしたりというスキームでございます。

●高田委員

そうですか、分かりました。

●菱谷事業管理部長

もしこの「更新」という言葉と「導入」という言葉が混同し、この文意が誤解を招くということであれば、あくまでも「老朽化した車両を新型低床車両に計画的に更新」ということが書き手の文意だと推測はされるのです。

そのほかに、もちろん老朽化した車両を改修して随時メンテナンスはしていますけれども、それとはまたこれは別なサービスアップなので、あくまでも文意は老朽化した車両を低床車両に計画的に更新ということが、多分作業部会なんかでも議論されたということだと推測はしています。

●高野部会長

そうなのですよ。だから、老朽化した車両の更新というのは、余り必要のないフレーズといえばそうなのでしょう。そうでもないですか。

老朽化しているとはいえ、更新しなくても安全性は保たれているわけで。現実的には、老朽化というか、年代は相当いつていることは事実ですけれども、それを老朽化と言うかどうかというあたりもあるのかもしれませんが。50年物とかも走っていますよね。

●高田委員

古いのを買う人もいますけれども、やはり老朽化なのでしょうね。耐用年数経過しているということは。

●相原交通事業管理者

あくまでもレベルアップ、サービス水準の向上というところであれば、確かに新型低床車両の導入ということになるのですけれども、メンテの部分、適切に車両を維持していくというのが基本にあるわけですね。

それと、安全・安心というのが、何となく言葉としてリンクされてしまうのですけれども、どちらも安全で安心なのは事実なので、あえて直すのであれば、ここにサービス水準の項目にメンテの部分を入れるのは、さっき言った理由で、あえて避けているのですけれども、もし誤解を生むようであれば、「現有車両の適切な維持とともに」とか、そういうふうにしておくと、きちんとメンテをしつつ、それから、新型車両をサービスとして入れていくという意味合いが多少出てくるようにも思います。ただ、サービス向上の取組として、通常のメンテは普通のことなので、厳密に言うとサービス向上とも言えないのですね。

●高野部会長

老朽化した車両を計画的に新型車両に更新するということですか、事実としては。

その方がいいですか。そうすると、吉岡先生の疑問も少しは解消されるのかな。老朽化

した車両を……。

●吉岡委員

ですから、私は分けて読んだので、私も間違いだったかも分かりませんが、これは運賃にはね返るとかすれば、最後の「おわり」の部分でもっと札幌市の果たすべき役割とかを一番言いたかったのですが。第3回で論議があったと思うのですけれども、札幌市の景観等々、一方では交通と全く別の論議のある中で、ここで老朽云々、車両更新云々と、それからポラリスの導入云々と、これが運賃に関わるものとするれば、交通局でなくてもっと札幌市がすべきで、これを「おわり」の方に盛り込むべきだと私は頭にあったものですから、あえて、老朽化した車両の更新の場合、それからポラリスの導入を分けてということで、ともに運賃にはね返るのかと質問したわけです。

●高野部会長

なるほどね。

●吉岡委員

私は、先ほどの説明で分かりました。

●高野部会長

そうですか。

●田作委員

市に出すものなのでこれでもいいですね。分かっていると思うので。

●高野部会長

そうですけれども、一般市民の方も読まれるということで。これでも文意ははっきりするかと、どうぞ。

●吉田委員

水を差す話になるかもしれませんが、今日は私、これでいいのではないかなと思っていたので、細かいところは気にしなかったのですが、ここの部分だけは、全体の中で違和感が多少ありました。サービス向上という、一般の市民にとっては料金据え置きが一番サービス向上なのですよね。なので、料金を上げておきながらサービス向上というのは、少し裏腹な部分もあって、中身を見ると、やはり基本的には値上げをして、安全対策を含めて、古い部分とかレールの更新とか、そういったことで安全に、そして快適にというところで、これが一まとめでサービスと言ってしまうと、サービスと違うことを、値上げを言っておきながら何なんだというふうな受けとめがあるのかなと思い、サービスという言葉に違和感が少しありました。感想だけなのですが、済みません。

●高野部会長

結局、一番は表題、3-1「サービス向上の取組みについて」という表題自体が、若干

違和感ということを感じられているということですかね。

●齋藤委員

私も少し気になった部分があって、だとしたらやはりあっさりと、「安全・安心の取組みについて」とか、そういうふうにしてしまった方がいいのかなという感じもするのですね。

そうすると、市にはバリアフリー化ですとか、そういうものに対して大変理解があると思いますが、まずはそこなんだよということは、運賃に対してはね返っても仕方ないと思えますけれども、その最後に、まちづくりとして、札幌市も協力して、いい車両のサービス向上とうたった方がすっきりするのではないのかなと思います。

●斉田委員

最初にもお話ししましたがけれども、要は、この答申案の中での3以下の位置づけなのだろうと思うのです。要するに、適正な利用者負担というのは、運賃の問題だけなのかということが一つあるだろうと思います。

それからやはり、この答申案の中で、市民の理解を求めるという部分もあるのだろうと思うのです。そうすると、一番市民が納得しないのは、当座困っているから運賃を上げればいいということであれば、全く納得はしてくれないだろうと思うのです。そういう意味で、やはり将来的な経営の安定とか、サービスの向上とかがあって初めて納得してくれる部分なのかなと。そういう意味で、この答申案はよくできていると思うのです。

ですから、この3以下の位置づけをはっきりすると、どういう表現がいいのかというのはきっと出てくるだろうと思います。

●高野部会長

そういう中でいうと、やはり3-1のサービス向上の取組みという中に、安全・安心と、まさに新型車両でサービスの向上、それと利便性の向上というのが入っているのですけれども、それを総括して、サービスの向上という言い方をするには、料金値上げをしておきながらというお話がありましたけれども、その辺が表題としては少し引っかかるというのは、皆さんの御意見を聞いていくと何か納得するような感じもしますよね。

そういう意味でいくと、利便性と、安全・安心というものをそれぞれ向上させる取組ということに多分なっていくのだと思うのですけれども、平たく言うと、「利便性や安全・安心な運行の向上の取組みについて」とかすると、少し長ったらしくなるという感じはありますけれども、中身の文章とも整合するし、料金を値上げする代わりに、経営の持続性とともな利便性の向上等々もやっていくということになるのかなという感じがしますけれどもね。

●吉田委員

2行目で安全・安心というのが出てくるので、今、齋藤委員から御提案のありました表題にすると、何となくすっきりといくのですよね。すっきりというか、サービスが前面に出てこなくて、やはり安全対策とか安心を今後とも継続してちゃんと事業が成り立つというようにという。だから、そういう意味も表題に書いた方がよいと思います。そうすると、中身もそんなに変えなくてもいいのでないかなと思います。

●高野部会長

そうです、大体の中身はこのままでよいと思うのです。

利便性や快適性、安全性、安心というのは安全性ということでもいいのでしょうか、そういうものの向上ということで、事務局の方ではそういうのを総括して、サービス向上と名前をつけた面があると思うのですけれども、それだとやはり少し違和感を感じるということだと思うので、「利便性や安全性向上の取組み」くらいにしますか。余り長たらしく快適性まで書く必要はないですね。利便性と安全性向上の取組みと、「利便性、安全性向上の取組みについて」ということで、当面文案としては、そんなに変える必要もないということだと思うのですけれども。

よろしいですか。

●吉田委員

いいと思います。

●大平部会長代理

真ん中のあたりのサービス水準はどうしますか。

●高野部会長

「サービス水準の向上」。

●大平部会長代理

これはこれでいいですか。

●高野部会長

ポラリスになっても、サービスは……。

何か代替案ありますか。

●菱谷事業管理部長

タイトルを「利便性や安全性向上の取組みについて」という方がもっとふさわしいのではないかと、今部会長よりお話がございましたので、それでいくと、前段の方の、「新型低床車両の導入を計画的に進めるなど」のここを利便性に変えるということが一つの案かなと思います。上には情報利活用の導入で利便性という言葉を書く必要ありませんけれども、新型低床車両で利便性という言葉を使っていないので、そこで置き換える手はあるかなと思います。

●高野部会長

分かりました。

●菱谷事業管理部長

そのような形で文言としてはあるのかなど。

●高野部会長

そうですね、では上を「利便性、安全性の向上の取組み」として、この「老朽化した車両云々」の部分で「新型車両の導入を計画的に進めるなど、利便性向上を図る必要があります。」ということですね。では、とりあえずそうしましょうか。

では、続いていきます。

経営の効率化ということで、この目玉は、いわゆる上下分離という話があって、これもシミュレーションまで読み込んでいないとか、いろんな議論があったところでございます。

最初の部分では、経費の節減の前提としての安全運行ということを書きながらも、やはり経費の節減や改修というものをちゃんとやっていくべき、さらには上下分離方式というのは、経営の効率化や、ここにもサービス向上が出てきますね。まさにここがいろんな意味でサービス向上なのではないでしょうか、それが期待できるので、平成30年代前半の導入に向けて検討を進める必要があると考えますという表現でございます。

3-2については、いかがでしょうか。

どうぞ。

●吉岡委員

3-2の1行目「安全運行の確保に最大限留意するとともに」について。やはり文言とすれば、最大限留意するというより安全運行の確保を大前提というような言い方でないですかね。やはりまくら言葉は常に安全運行。これはどんな場合でもまくら言葉であるべきですからね。やはり安全が大前提ということが私はよろしいと思います。

それと、議論を蒸し返すつもりはないのですが、上下分離の効果と、今回の運賃改定については、私なりに解釈しますと、今後の効果については分からない、試算できるような段階にも至っていないということだったと思います。とするなら、この上下分離というのは確かに計画等々に載ってしまっていて、これから検討は進んでいくのでしょうかけれども、そういうまだアウトラインには立っていない。確かに言葉の説明は、運送事業を他の事業者が担うと、市が引き続き整備すると、これは上下分離の定義を書いていると思うのですが、その次の「経営の効率化やサービス向上等が期待できる」、要するにサービスの向上ができるとしているという点なのです。できるとこの審議会ですべていいものかどうなのか。導入を進めるという立場からすれば、そういうことが期待できるということで、今後検討していくのでしょうかけれども、この審議会として、期待できると、そこまで言っているの

かどうなのか。それから、引き続き検討を進める必要がある。少しでも具体化をしてきた段階で、いずれ34年ですか、33年ですか、手続きとすればまた審議会等々ということになると思うのですが、それまでまだ先のことで、検討を進める必要があるとまで言えるのかどうなのか。今局の方で検討している中で、それを見守るとかということでないのかなと私は思います。一つの経営効率化の進め方の具体策として。何度も言いますが、これについて、今回の諮問というのは、あくまで運賃等ということで、「等」には含まれるかと思うのですけれども、運賃が主眼であるべきで、これから先のことについて、期待できるとか、進めるべきというふうに果たして言えるのかなと、これは私の疑問であり、すっきりしない点であります。

●高野部会長

いかがでしょうか、この点。

●齋藤委員

もし御存じだったら教えていただきたいのですが、他都市の例、今少し気になったのは、適正な利用者負担というのが、最初にうたわれていて、斉田委員がおっしゃったように、札幌市民が例えば5キロぐらいの藻岩山に行くのに、170円から200円に上がるのが適正な水準かどうかというふうに考えたときに、一市民としては、では他都市はどうなんだと考えたときに、例えば長崎の路面電車は120円なのですね、広島は160円、一方函館は、7キロ以上だと多分240円とかという水準なのです。もちろん寒冷地ですとか、いろいろな成り立ちから考えると、それぞれ違うという背景があるのですが、それが例えば上下分離を行っていることによって、そういう運賃で据え置かれているのかどうかも含みまして、もしそういうのが皆さんお分かりだったら入れてもいいのかなと思うのですけれども、その辺はいかがなのかということと、一方、少なくとも長崎、広島は私営でやられていると。普通の市ではなく、民間が運営をされて、それだけの水準で運営されているということなどを考えると、もしかしたらそこに解があるのかなと思っていいかということだと思っております。

●高野部会長

まず、他都市の事例としては、富山の事例というのが上下分離の唯一の事例ということですね。それについて、今の御質問に答えるようなことは何かありますか。

●田口事業推進担当課長

状況としては富山地方鉄道の料金は、今200円となっております。

●高野部会長

でも、富山と札幌はまた、上下分離の経過がかなり違うので、そのまま同じことになるというものではないようなところも少しあると思います。

●田作委員

以前、この件で発言させていただいたときもそうだったのですけれども、上下分離については今後の審議会でやりましょうというお話の答えだったと記憶があるので、それからすると、この文案と差し引くと、上下分離方式などを検討するとかというあたりで止めていただいた方がいいのではないかと思います。要はそれを肯定するお話というのは、現状まだここではしてなかったと思うので、もし載せるのであれば、それを検討することを求めるみたいな、そういった案でいかがでしょうかというのが意見です。

●高野部会長

なるほど。これは、まさに部会としてどういう上下分離方式についての見解を述べるかということのものであって、確かに我々として、上下分離を行うことによって、十分な効率化や十分なサービス向上が確実にできるという確証を持った議論というものはしてないということが言えるので、要は、導入に向け引き続き検討という言い方ではなくて、上下分離方式については今後とも検討すべきだというような、フラットな言い方で表現を改めるべきではないかというのは、これは吉岡委員も多分同じような御意見だと思うのですね。

●吉岡委員

そうです。

●高野部会長

確かにそういう我々の検討を確実に示すとすると、そういうあたりの方が妥当なのかなという感じはしますね。また諮問でも、そんなにそこについては強く求められているわけではないと思いますので。

●高田委員

事務レベルでは、この間このことについてはいろいろ説明があり、活用計画等にも多分載っているのですね。そういうことで、もしもう少し柔らかくということであれば、ここに平成30年代前半と書いていますので、取ってしまうと、かなり柔らかくなるという気はしますが。例えば取るとすれば、「持続可能な経営を目指して引き続き検討を進める必要がある」みたいな記載、そうすると、審議会としても、議論がなされ、札幌市としても答申の中にも織り込まれていますので、そういったことが生きてくるんじゃないかなという気がします。

●高野部会長

どうぞ。

●田作委員

その話に突っ込んでくると、実は、それも重要なのですけれども、「経営の効率化やサ

ービスの向上等が期待できることから」というのがやはり問題なのですよね。ここを取らないと、やはりこの問題というのは、我々がサービスの向上を期待できるとしてしまっているのかどうかというと、まだそれが分からないというところに全ての答えが導かされているので、もし柔らかくするという事でやるとするならば、これもやはりない方が柔らかくなるのかなと思います。

●高野部会長

今御指摘あったように、期待できると言われているというのは、事実として世の中ではそういう声があるから議論がなされているのですけれども、我々が本当にそこまで期待できるとみんな思っているわけではないというのも、その議論の過程からすると事実なのですよね。

●吉田委員

前回も上下分離については話していますが、正直言ってここも何でこだわってここに入れるのかなという、違和感といえば違和感というか、そういうことで思っていたところで、正直言って個人的には、「なお」以下、別になくてもいいのではないかなと思うのですよね。どうしても上下分離というのが何か入れなきゃならないものなのか、それがよく理解できないし、ではこの中で上下分離についてどういう議論をしたのですかということで、これは別ステージでやるというお話を聞いていたわけですので、余りそこに突っ込んでいくのはどうかという感じはしますが。

●斉田委員

余り上下分離にこだわっているわけではないのですが、さっき少しお話しした値上げについての市民の理解を得るという意味では、やはり経営効率化の努力も続けていくという、ポーズとは言いませんけれども、何かほしいなという気がするのです。別に上下分離でなくても私はいいのですけれども、そういう姿勢を盛り込む必要があるのかなと私は思います。

おっしゃるとおり、「経営効率化やサービス向上等が期待できることから」というのは少し余計かなと思います。それから、「30年代前半の導入に向け」も余計かなと。それは思います。

●高野部会長

やはりおっしゃるとおりだと思いますが、経営計画等については、かなり上下分離についてはしっかりと書き込まれているところであって、それについては、我々としても一応正直なところ、ある程度は議論して、ただ、それが本当にいいものかどうかという効能や効用までは確かめていないという、そういう議論の状況を考えると、今おっしゃったように、この上下分離の説明である、札幌市が引き続き施設整備を行い、他の事業者が運送事

業を担う上下分離方式については、持続可能なという言い方がいいのか、あるいはより効率的でよりサービス向上につながるという言い方がいいのか分かりませんが、何らかのその目的を踏まえた上で、引き続き検討を進める必要があると考えますというようなトーンで。おっしゃるとおり、平成30年代の導入に向けるべきだなんていうのは、我々の結論としては成立していませんね。それから、その効用や効能が期待できるとまでは少し言い過ぎなので、そういう意味では「上下分離方式については、経営の効率化やサービス向上を目指し」でもいいのかもしれませんが、あるいは「持続可能な経営を目指し」でもいいのかもしれませんが、引き続き検討を進める必要があると考えますというような表現をするのが、我々の議論を正しく伝えるということですよ。おっしゃるとおりですね。そのあたりでいかがですかね。

事務局の方は、何か対案というか。

●相原交通事業管理者

結構です。ありがとうございます。そのようにしたいと思います。

●高野部会長

対案というのは。

●相原交通事業管理者

細かい文章は、こちらで一旦作成して、部会長に御相談します。

●高野部会長

そうですね、また後日、そういう形でやらせていただくということですかね。

ありがとうございました。

続いては、その3-3、利用促進についてということでございまして、これは利用実態を把握して、ちゃんと見てということが議論としてございました。

さらに、まちの賑わいを創出するという本来の目的をちゃんとできるようにしてくださいというようなことであって、また、御意見の中で出てきたのは最後の部分でございまして、「魅力的で身近なものになるよう、幅広い意見を取り入れながら利用促進を図る方策や仕組みを充実させていく」ということであって、最後の仕組みの充実というところについても、やはり重きを置いた表現をしてあって、今までも当然交通局や、あるいは本庁の方でそういった施策をとられてはいるけれども、それ以上にそれを充実させていく必要があるのではないかと、こういうような意図を我々としては希望するというので、これを書いたということですね。これもこの部会の御意見をかなり入れ込んだ部分ですね。割と平易な文章になっていますけれどもね。いかがですか。

大平先生の御意見も生かして。

●大平部会長代理

柔らかくいつてしまいましたね。これで結構です。

●高野部会長

よろしいですか。

(「いいです」の声あり)

ありがとうございました。

では、最後です。「おわりに」ということでございます。

2行は「審議を行ってきました」ということでございます。

次は利用者負担を見直す必要があるとの結論に至ったということでありまして、前段の一番結論的な部分では、運賃を値上げするという言い方をしておるところでございますが、前段では運賃改定を行う必要があると考えますとありますが、ここでは定期券の見直しだとか、そういったものも含めて利用者負担を見直すということで、少し柔らかい表現をしているということでもあります。

あとは、今後の位置づけということで、一生懸命やってねという送り言葉というか、そういうことを書いて、おわりということになってございます。

これについては、いかがでしょうか。何か感ぜられるところは。

そうしますと、もしよろしければ、「はじめに」から全体を通して何か気になった点、それぞれあったら、またお願いしたいと思います。

●大平部会長代理

いろいろ出てくるかもしれませんね。

●高野部会長

そうですね、また見直せば見直すほどね。確かにこの部会の議論をきちんと正しくということであると、今最後の部分の上下分離については、その表現がいいですよ。

●相原交通事業管理者

念のため、確認をした方がよいかと思いますので、私の方で今読みますけれどもよろしいですか。

●高野部会長

修正している部分ですね。

●相原交通事業管理者

部会長が言われたとおりでいいかなと思ひまして、こういう形です。

「なお、札幌市が引き続き施設整備を行い、他の事業者が運送事業を担う上下分離方式については、持続可能な経営を目指し、引き続き検討を進める必要があると考えます。」

●高野部会長

そうですね。それでいいと思います。

それでは、ほかに特にございませんでしょうか。

もし、また見ていて気がついた点があったりしましたら、事務局の方に出していただきますと、その点については、早急にその辺を検討させていただきたいと思いますので、例えば「てにをは」の部分とか、文字使いを含めて、細かい点ご指摘があれば、後からでも結構でございます。素早く出していただきたいと思っております。

それから、今月の21日に一応3時から総会を予定しているということでございまして、皆さんの方にも出ていただきたいと思っております。

それで、その総会においては、当然この答申は修正したものを出していくわけですが、それ以外に、この答申だけですと、我々の議論の過程だとか、データを分析したということについて、十分、全部を皆さん方に伝えることはできないと思っておりますけれども、ある程度、議論の経緯だとか、データもこういうふうに見ましたよというようなことを簡単に説明した、A4、2枚程度の資料を総会に出して、それも答申と併せて説明するというようなことを考えております。その中で、ここでの議論はどういうことでこういう答申に至ったかということの説明した上で、答申を皆さんに見ていただきたいと感じておるところでございます。

この辺について、総会に向けて何かございますか。

総会というのはどういう流れで進むのですかね。

●田口事業推進担当課長

まず、審議会総会の事務局である総務局と今調整中でございますけれども、取りまとめました答申案について御説明させていただきます。

●高野部会長

読み上げるのですね。

●田口事業推進担当課長

そうですね、一通り読み上げることとなります。

併せて、今部会長のお話にありましたような補足説明のものも、この4回の部会、あるいは間に挟みました作業部会等も含めて、趣旨なども大体御説明させていただくこととなります。

●高野部会長

最終的には会長から答申するので、そこでまた総会で御議論があつて、ここをこう変えろとか、そういう話が当然出てくる可能性があるということですよ。

●田口事業推進担当課長

はい。

●高野部会長

それを踏まえた後で、会長から市長に答申するというプロセスになるのですね。ですから、そこでまた皆さんに出ていただいて、ある程度守っていただく部分もあるかもしれませんが、ディフェンスしていただく部分もあるかもしれません。

●田口事業推進担当課長

当日の段取りについて、今調整中でございますので、また改めてお伝えします。

●高野部会長

よっぽどそういうことは余りないのではないかと思いますけれども、どうしてこういう結論になったのかというのは、多分御質問は出てくるのではないかとというのは容易に想像できますけれども、その辺については十分に答えていきたいと思っております。

それでは、これで部会を終了させていただいてよろしいですかね。

4 閉 会

●高野部会長

それでは、本当に皆さん方、熱心に議論いただきまして、作業部会を含めて非常に短い時間でございましたけれども、このような、我々から感じますと、大変立派なものをつくることができたなと感じているところでございます。

本当にどうもありがとうございました。

御承知のように、我々の任期が終えるまでに答申するというような流れの中で、このような短い時間でやったわけですけれども、一応8月には委員の改選ということになっているようでございます。その8月まででは、これは最後の交通部会ということになるということでございますので、本当に2年間いろいろ御尽力いただきまして、ありがとうございました。お疲れさまでございました。

では、最後にまた、相原さんの方から御挨拶を頂戴できるということでございます。

お願いします。

●相原交通事業管理者

皆様、まずはこのたびの諮問案件について御議論いただきまして、今回答申案につきましておまとめいただいたこと、ありがとうございます。

さまざまな視点から、そして限られた時間でありましたので、集中的に御審議をいただいたと感じております。本当にありがとうございます。

また、ただいま高野部会長からのお話にもございましたけれども、委員の皆様の現在の任期中での交通部会というのは、今回が最後ということでありまして、今回に限らず、皆様におかれましては、これまでたくさんの貴重な御意見、御提言をいただいてまいりました。このことに対しましても、重ねてお礼を申し上げるところでございます。

今御紹介がありましたけれども、今回の諮問案件につきましては、21日が予定されておりますけれども、審議会の総会において最終的な審議をされるということでありまして、こちらにつきましても、委員の皆様、よろしくお願い申し上げます。

交通局といたしましても、今後頂戴した御意見あるいは御提言をしっかりと受けとめて、市営交通の果たすべき役割について、よく考えてその使命を果たしてまいりたいと考えております。今後とも御支援のほどをよろしくお願い申し上げます。

改めまして、2年間本当にありがとうございました。

●高野部会長

どうもありがとうございました。