

# 札幌市営企業調査審議会

## 平成28年度第5回交通部会

日 時 平成28年12月22日（木） 午前10時～11時37分

場 所 交通局本局8階講堂

出席者 委員 12名

高野部会長、大平部会長代理、市川委員、内田委員、加藤委員、  
河原委員、齋藤委員、名本委員、本望委員、舛田委員、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5回交通部会

### 1 開 会

#### ●柳沼経営計画課長

それでは、定刻となりましたので、札幌市営企業調査審議会の平成28年度第5回交通部会を開会させていただきます。

本日は、皆様、お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、交通部会の事務局を担当しております交通局経営計画課の柳沼でございます。よろしくお願いいたします。

本来でありますと、部会長に議事進行をお願いするところではございますが、本年9月の総会におきまして委員が選任されてから初めての交通部会となりますことから、部会長が選任されるまでの間、私が進行をさせていただきたいと存じます。

総会におきまして、所属部会の割り振りがございましたとおり、交通部会の所属委員は12名となっております。このうち、5名の方が新たに交通部会の委員としてご就任されております。改めまして、お手元の座席表の順に皆様をご紹介させていただきたいと思っております。

お名前をお呼びいたしますので、一言ずつご挨拶をいただけたらと思います。

市川委員でございます。

内田委員でございます。

大平委員でございます。

加藤委員でございます。

河原委員でございます。

齋藤委員でございます。

高野委員でございます。

名本委員でございます。

本望委員でございます。

舛田委員でございます。

吉岡委員でございます。

吉田委員でございます。

### 2 交通事業管理者あいさつ

#### ●柳沼経営計画課長

それでは、会議に先立ちまして、相原交通事業管理者からご挨拶を申し上げます。

#### ●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。

平成28年度第5回交通部会の開催に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げたいと思

います。

委員の皆様には、年末の何かとお忙しい中、このようにお集まりいただきまして、ありがとうございます。

また、日ごろから、札幌市の交通事業に対しましてご理解、ご協力を賜っておりますことに、重ねてお礼を申し上げたいと思います。

ただいま、司会から委員の皆様のご紹介がございましたけれども、新たに、市川委員、内田委員、河原委員、名本委員、舛田委員の5名の方々に交通部会の委員としてご就任いただきました。2年間の任期となりますので、その間、おつき合いをいただくこととなります。どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、再任されました委員の皆様におかれましても、引き続き交通事業に関してさまざまな観点からのご助言を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

さて、今年度の当審議会におきましては、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についてという札幌市長からの諮問を受けまして、この交通部会の中で4回にわたりご審議いただきまして、運賃水準等の利用者負担を見直す必要があるとの趣旨の答申をいただきました。

その際におきまして、委員の皆様には、熱心なご議論と的確なご意見をいただきまして、そういった答申につながりました。改めて感謝を申し上げたいと思います。

この答申をいただいた後ですが、市議会の審議に諮るなど、取り組みを進めてきたところでありまして、このことについて、一連の経過と今後の見通しにつきまして、本日、ご説明をさせていただきたいと考えております。

なお、路面電車につきましては、去る12月10日未明から11日にかけて、かつて経験のないような大雪に見舞われ、しかも大量かつ湿った雪ということもあり、除雪作業が追いつかないという事態に陥りました。その結果として、10日につきましては、始発から、開業以来初の全線運休ということになりました。そして、翌11日につきましても、夜通しで除雪作業を継続しましたけれども、やはり始発からの全線での運転再開は難しく、午前10時半からの再開となりました。

多くの市民の皆様にご心配とご不便をおかけしましたことにつきまして、また委員の皆様にも、改めておわびを申し上げたいと考えているところでございます。

お話を戻させていただきますが、次に、地下鉄についてです。

東豊線の新型車両の導入がことしの9月に完了いたしました。これにあわせて、現在、東豊線に安全のための可動式ホーム柵を設置する作業をしております。見通しとしては、今年度中に東豊線の全ての駅で設置が完了する予定でございます。

そのほか、南北線の高架駅の耐震工事、老朽化した施設設備の更新を計画的に実施するなど、安全に資する対策を進めているところでありまして、今後とも、年度末に向けてその作業を継続してまいります。

また、ソフト面ですけれども、事故や災害の発生を想定しました大規模な訓練を毎年行っているところです。特に、今年度は、ベルギーで不幸な連続テロ事件が発生してお

りますが、来年2月に冬季アジア札幌大会が行われる予定ということも視野に入れまして、仮に地下鉄で爆破テロ事件が起きた場合を想定した対応を考えようということで、深夜の営業終了後のホームで、北海道警察や消防局にも協力いただきました大規模な訓練を11月に実施いたしました。こういった取り組みを継続して、輸送の安全確保に努めているところでございます。

いずれにいたしましても、今後とも、交通局におきましては、平成26年に策定しました5カ年計画でございます札幌市交通事業経営計画のもと、引き続きお客様に安心して快適にご利用いただくための工夫を重ねながら取り組みを進めてまいりたいと考えております。

さて、本日の議題は、平成27年度決算の概要と、先ほど申し上げました路面電車事業の料金改定に係る経過及び今後の見通しについての二つです。

この後、資料に基づき説明させていただきますので、そのほかの事項も含めて、市営交通事業の運営について忌憚のないご意見を頂戴できればと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

これをもって、私のご挨拶といたします。ありがとうございました。

### ●柳沼経営計画課長

続きまして、交通事業を所管しております各部長を紹介させていただきます。

菱谷事業管理部長でございます。

東川高速電車部長でございます。

小林技術担当部長でございます。

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ひます。

お手元の次第をおめくりいただきまして、まず参考資料として5点でございます。参考資料1、札幌市営企業調査審議会条例、参考資料2、札幌市附属機関等の設置及び運営に関する要綱、参考資料3、札幌市営企業調査審議会委員の名簿、参考資料4、札幌市営企業調査審議会交通部会委員名簿、参考資料5、札幌市交通局職制一覧表という5点でございます。

次に、本日の議題の資料として4点でございます。

資料1、平成27年度札幌市交通事業決算の概要、補足資料1、札幌市路面電車ループ化後の状況について、補足資料2、地下鉄年度別駅別乗車人員の推移、最後に資料2、路面電車事業の料金改定に係る経過及び今後の見通しについてという4点でございます。

このほかに、本日はご説明いたしません、皆さんのご参考として冊子を3点お配りさせていただきます。

1点目は札幌市交通事業経営計画という冊子、2点目はさっぽろの市営交通2016というパンフレット、3点目は安全報告書2016ダイジェスト版をお配りしております。

全部で12点でございますが、資料の不足等はございませんか。

## 3 議 事

## 部会長及び部会長代理の選出について

### ●柳沼経営計画課長

それでは、次第にあります3の議題（1）部会長の選任に移らせていただきます。

お手元にお配りしております参考資料1の札幌市営企業調査審議会条例の第6条第3項によりますと、部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定めることとされております。

そこで、部会長の選出に当たりまして、どなたかご意見はございませんでしょうか。

### ●齋藤委員

事務局から何かご提案はありますか。

### ●柳沼経営計画課長

ただいま、事務局から案を提示してはいかがかというご意見をいただきましたが、委員の皆様のご了解が得られれば事務局の案を申し上げたいと思います。いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

### ●柳沼経営計画課長

それでは、部会長でございますけれども、現在、札幌市営企業調査審議会の会長でもあり、これまでも交通部会の部会長をお引き受けいただいております高野委員に引き続きお願いしたいと考えますが、皆様、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

### ●柳沼経営計画課長

ありがとうございます。

それでは、ただいま、委員の皆様のご賛同をいただきましたので、高野委員に部会長をお願いしたいと存じます。

それでは、高野委員には、部会長席にお移りいただきまして、ご挨拶をいただけたらと思います。

〔部会長は所定の席に着く〕

### ●高野部会長

ただいま、これまでに引き続きまして部会長を務めさせていただくことになりました北海道大学の高野でございます。どうぞよろしくお願いたします。

先ほど、相原交通事業管理者のほうからお話がございましたように、今年度は料金値上げということで、我々にとっては余り芳しくないテーマではあったわけですが、4回にわたりましてご議論いただきまして、値上げをする必要性や妥当性についてご議論いただき、この部会の中では、当初の案よりも特に通学定期の割引率については、負担を考えると、もう少し頑張っていたらいいという意見を踏まえて、割引率を今までよりも少し改善するような案をつくっていただきまして、今、それを国土交通省に申請中というような状況になっております。

そのときの話題にも出ておりましたが、市電については、将来を見据えて、上下分離

ということについても見据えて考えていかなければいけないといった話題も出ていたわけでございますが、これからは、そういうことについてもこの中で議論していくことになるのだと思います。

市電、地下鉄は、市民に非常に密接に、毎日役に立っている交通機関ですので、先日も市電のループ化後の効果が大々的に取り上げられていたようでございますが、市民の皆さんの注目の大変高い分野になっております。皆様方の忌憚のないご意見をいろいろ頂戴しながら、よりよい交通事業について議論させていただければと思います。

どうぞよろしく願います。

●柳沼経営計画課長

ありがとうございました。

それでは、これからの議事運営は高野部会長に願います。

●高野部会長

議事に入ります前に一つお諮りしたいのですが、部会長のほかに部会長代理を選出させていただきたいということでございます。今回の部会でも部会長代理を選出したいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●高野部会長

ありがとうございます。

それでは、部会長代理につきましては、今までもやっていただいております大平委員に願います。いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●高野部会長

それでは、大平委員、どうぞよろしく願います。

こちらの席にお移りください。

[部会長代理は所定の席に着く]

●大平部会長代理

部会長代理の大平でございます。

部会長をサポートしながらやっていきたいと思っております。皆様、どうぞよろしく願います。

●高野部会長

それでは、議事を進めます。

お手元の議事次第を見ていただきますとわかるように、本日の議題は三つございますが、今、一つ目の部会及び部会長代理の選出が終わりましたので、次に、二つ目の議題でございます。

平成27年度決算の概要についてでございますが、まず、事務局からご説明を頂戴したいと思います。

●菱谷事業管理部長

事業管理部長の菱谷でございます。

私から、第3回定例会市議会で10月末に認定されました平成27年度決算の概要につきまして、資料1に沿ってご説明させていただきたいと思っております。

なお、交通局では、軌道事業と高速電車事業の二つの事業を行っておりまして、軌道事業は路面電車のことで、高速電車事業は地下鉄のことを指しております。

それではまず、1ページ目の軌道事業会計決算総括表をごらんください。

左側の表では、平成27年度の予算と決算を比較しており、右側のグラフは平成27年度決算の収支の内訳をわかりやすく図示化しております。

左側の表の網かけ部分ですが、中ほどの収益的収支は当該年度の経営成績をあらわしており、その下の資本的収支差引は設備投資とその財源を、一番下の累積資金過不足額（資金残）は、年度末の資金の状況をあらわしております。また、表の頭は左から右に予算、決算、差引となっております。

なお、予算、決算ともに消費税込みの額で整理しております。

左側の表の中ほどの網かけ部分の収益的収支差引の欄にありますとおり、予算が2億2,500万円の赤字に対しまして、決算は1億1,700万円の赤字となっており、1億800万円好転しているところでございます。

好転の主な要因といたしましては、営業支出の人件費におきまして、中途退職による支給人員の減少や、退職給付費の減少で不用額が生じたことによるものでございます。

収益的収支の内訳につきましては、資料の右側上段にございます収益的収支のグラフをごらんいただきたいと思っております。

主なものとして、収入では、乗車料が11億8,200万円、支出では人件費が7億3,200万円、経費が5億4,500万円となっているところでございます。

左側にお戻りいただきまして、資本的収支につきましては、収益的収支の下の網かけ部分、資本的収支差引の欄にありますとおり、予算が1億7,300万円の不足に対しまして、決算は1億6,300万円の不足となっており、1,000万円好転しているところでございます。

資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にある資本的収支のグラフをごらんいただきたいのですけれども、主なものとしましては、収入では一般会計からの補助金が18億6,400万円、支出では建設改良費が21億3,200万円となっているところでございます。

最後に、資金の状況でございますけれども、左側の表に戻りまして、ただいまご説明いたしました収益的収支と資本的収支差引に当年度損益勘定留保資金等と過年度分資金過不足額を合算した結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は、予算が4億4,200万円に対して決算は5億6,900万円となっているところでございます。

続きまして、2ページ目をお開きいただきたいと思っております。

業務量でございます。

まず、営業キロ数は、平成27年12月のループ化部分の開業に伴いまして、前年度から

400m増加いたしましたして、8.9kmで営業しているところでございます。

在籍車両数は前年度と変化はございませんが、運転キロ数については、ループ開業などによりまして前年度から0.6%増となっているところでございます。

続きまして、一日平均の輸送人員でございますが、ループ化開業や定期利用者の増加などによりまして、前年度に比べて2.2%増の2万2,774人となっているところでございます。

また、乗車料収入につきましても、前年度から8.8%増の11億8,177万1,000円となっているところでございます。

次に、3ページの主要事業の概要をごらんいただきたいと思います。

これは、建設改良事業とその財源をあらわしております。

主な事業の内容は右に記載しておりますが、「安全の確保」というタイトルがついているところでは、昭和30年代に導入した200形車両1両につきまして、車体などの改修を行いまして車両の延命化を図っているところでございます。

2段目のまちづくりへの貢献につきましては、ご存じのとおり、ループ化関連工事や街路拡幅事業に伴う既設線の再整備を行ったところでございます。

また、快適なお客様サービスの提供といたしまして、西4丁目、狸小路、すすきの停留場に運行情報モニターを設置したほか、老朽化した施設の改修を行った結果、左側の表にありますように、建設改良費は総額で21億3,203万3,000円となっているところでございます。

続きまして、4ページ目をお開きいただきたいと思います。

過去5年間の傾向をお示ししているところでございます。経営指標の主要な項目でございます。

左上の折れ線グラフの「1日平均乗車人員」につきましては、ごらんのとおり、傾向といたしましては、上向き基調にございます。

棒グラフは乗車料収入をあらわしておりますが、傾向としては乗車人員の伸びに伴い増加しております。

なお、平成26年度に乗車料収入が落ち込んで見えますが、これはウィズユーカードの販売終了に伴い、過年度販売分のウィズユーカードがこの年に利用されたということに伴うものでございます。

右上の(2)の棒グラフの経常収支につきましては、平成27年度は、電気料の再値上げや減価償却費の増加のほか、退職給付費、法定福利費などの増加によって悪化しているところでございます。

左下の(3)は企業債の状況をあらわしておりますが、老朽化設備の改良などを実施している関係から、企業債残高は増加傾向にあります。

最後に(4)の資金の状況ですが、平成27年度は、経常収支の悪化などに伴いまして減少となっているところでございます。

以上が軌道事業会計の平成27年度決算の概要でございます。



続きまして、5ページ目に行きまして、高速電車事業会計の決算総括表でございます。表とグラフの構成は、先ほどの軌道事業会計と同じでございます。

まず、収益的収支でございますけれども、左側の中ほどの網かけ部分の収益的収支差引の欄でございますとおり、予算が63億2,500万円の黒字に対しまして、決算は98億8,900万円の黒字となっており、35億6,400万円好転しているところでございます。

好転の主な要因でございますけれども、営業収入において乗車料収入が定期利用者の増加などに伴いまして増加となっているところでございます。また、営業支出におきましては、人事異動に伴いまして、人件費単価や退職給付費が減少したほか、経費の減少によりまして不用額が生じたことによるものでございます。

なお、収益的収支の内訳につきましては、資料右側の上段のグラフにありますように、収入では乗車料が396億2,000万円、その下の支出では経費が130億8,800万円、減価償却費が153億7,700万円となっているところでございます。

次に、資本的収支でございますけれども、左側の表の収益的収支の下の網かけ部分の資本的収支差引の欄にありますとおり、予算が217億8,200万円の不足に対しまして、決算は236億8,200万円の不足となっており、19億円の悪化になっているところでございます。

なお、資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段のグラフをごらんいただきたいのですが、主なものとしましては、収入では企業債借入が179億7,200万円、支出では建設改良費が181億9,400万円、企業債元金償還金が291億3,700万円となっているところでございます。

最後に、資金の状況でございますが、左側の表に戻りまして、ただいまご説明いたしました収益的収支と資本的収支差引に当年度分損益勘定留保資金等を合算してもなお資金が不足することから、さらに資金手当といたしまして、資本費負担緩和分企業債を19億円発行したところでございます。

その結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は6,300万円となっておりますが、これは、次年度の平成28年度への繰り越し工事資金でございますので、実質的な資金残はないという状況でございます。

次に、6ページの業務量をごらんいただきたいと思います。

営業キロ数は前年度と変化はございませんが、在籍車両数は東豊線において車両更新中だったため、一時的に車両数が増加となっており、運転キロ数におきましても、更新した東豊線新型車両の試運転などによりまして、前年度から0.3%増となっているところでございます。

一日平均の輸送人員でございますが、定期利用者の増加などによりまして、前年度に比べ1.4%増の60万2,738人となっており、乗車料収入につきましても、前年度から6.7%増の396億1,996万6,000円となっているところでございます。

続きまして、7ページ目の主要事業の概要をごらんいただきたいと思います。

主な事業の内容といたしましては、右の欄に記載しておりますけれども、まずは安全

の確保として、東豊線車両の12編成を更新し、平成28年9月に全20編成の更新が完了しているところでございます。

また、南北線自衛隊前駅の耐震改修工事に着手しまして、今後も、順次、工事を実施していく予定となっているところでございます。

そのほか、ホームへの転落防止対策工事、また、ホーム階防火戸等設置工事、その他老朽化対策を実施いたしましたほか、まちづくりへの貢献としまして、大通交流拠点整備事業などを、また、快適なお客様サービスの提供として、改札機の更新などを行った結果、左側の表をごらんいただきたいのですが、建設改良費総額で181億9,417万4,000円となっているところでございます。

最後に、8ページの過去5年間の傾向をごらんいただきたいと思えます。

左上の(1)折れ線グラフの一日平均乗車人員につきましては、増加傾向が続いているところでございます。

棒グラフの乗車料収入につきましても、基本的には乗車人員の伸びに伴い増加しております。なお、平成26年度に乗車料収入が落ち込んでおりますが、ウィズユーカードの販売終了に伴いまして、過年度に販売された分のウィズユーカードが利用されたものと認識しているところでございます。

右上の(2)の折れ線グラフは、路線別の1日平均乗車人員の推移をあらわしているところでございます。ただいま(1)でごらんいただいた乗車人員の内訳に当たるものでございます。グラフは、上から乗車人員の多い順に、南北線、東西線、東豊線をあらわしております。

次に、左下の(3)の棒グラフにありますとおり、経常収支は利益の計上を続けているところでございます。

なお、右下の企業債の状況でございますけれども、折れ線グラフにありますとおり、これまでと同様に企業債残高の縮減に努めているところでございます。

以上、平成27年度決算の説明となりますが、引き続き、別紙資料にて、それぞれの担当の課長より補足の説明をさせていただきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

### ●玉田調整担当課長

調整担当課長の玉田でございます。

交通局とまちづくり政策局が連携しループ化後の検証を行うため、路面電車利用者数の調査や利用者へのアンケート調査、沿線商業者などへのヒアリング調査を実施し、ループ化開業から1年が経過した時点での利用状況や成果などを中間報告として、先日12月19日に公表させていただきました。

本日は、その公表した内容についてご説明いたします。

まず、補足資料1の札幌市路面電車ループ化後の状況の資料をごらんください。

資料については、利用者数の増加、利便性の向上、安全性やまちの魅力の向上といった3ページで構成されております。

まず、1 ページ目上段のグラフは、今年度の11月の利用者数がまだ確定していないため、過去5カ年の12月から10月までの11カ月の利用者数を集計し、1日平均値としております。

ループ化後の平成27年12月から28年10月の11カ月の1日当たりの利用者数は2万4,396人となっております。

前年の棒グラフと比較すると2,403人増加しておりますが、利用者数は、表の左側の平成23年から沿線人口の増加などにより右肩上がりで増加傾向でありました。

しかし、前年の平成27年は、ループ化工事の影響などにより利用客数が減少し、その影響もあって大幅に増加しているような結果となっております。

下段は、ループ化区間の3停留場と駅前通及び藻岩山ロープウェイの山麓駅で、3日間、アンケート調査を実施しており、アンケートの結果、35%の方から利用頻度が増加したとの回答がありました。増加したと答えた方の1カ月の平均利用回数が2.5回から8.5回へ平均6回増加したとの回答をいただいております。

利用回数が増加した理由としては、「ループ化区間を歩かなくてよくなった」や「狸小路停留場が新設された」など、利便性の向上を理由にしたご意見が多い状況でございました。

次に、2 ページ目です。

上段の左側は、ループ化による移動時間の変化の例でございますが、中島公園通から医療機関が集まる西15丁目まで、ループ化前は外回りで約31分かかっておりましたが、ループ化後は内回りで26分と5分短縮となることを示しております。

表の右側は、ループ化後の利用目的が変化したという回答でございますが、「遊び・趣味」「買い物」「飲食」などのご意見が多い状況でございました。

利便性や回遊性の向上により、沿線商店舗から、「ループ化後に初めて来店される方もいて、多方面からお客さんが来ていると感じている」との声もいただいております。

下段について、ループ化区間を利用、通過する利用者を対象に、ループ化前の移動手段を聞いたところ、徒歩からの転換が最も多かった一方で、地下鉄からの転換者もいたことがわかりました。

次に、3 ページです。

3 ページの上段は、サイドリザベーション方式の停留場の評価を聞いたところ、約8割の方から「満足」といった回答をいただいております。「満足」と回答した理由として、「車道を横断しない」や「段差が少ない」といった安全性の向上などが挙げられております。

また、「まちの魅力」として、写真は白黒ですが、まちの中で路面電車が走る風景がよいといった声もいただいております。

一方、サイドリザベーション方式の導入に伴い、路上停車、自転車走行や荷さばきといった点について不便となったとの声もいただいております。

最後に、下段は、平成25年の低床車両導入後、車椅子の方の利用件数が増加しており、

今年度は、11月末までの集計ですが、昨年度を超える利用者数となっております。

高齢者や障がい者に優しい公共交通の一つとして浸透してきていると考えております。以上でございます。

### ●田口事業担当課長

事業推進担当課長の田口でございます。

続きまして、私から、補足資料2、地下鉄年度別駅別乗車人員の推移という資料についてご説明させていただきます。

路線別、駅別の乗車人員につきまして、5年間の推移を示しております。大きく、上段、中段、下段に分かれておりまして、それぞれ南北線、東西線、東豊線の各駅となっております。

なお、さっぽろ駅と大通駅につきましては、3線の利用者数を合計したものを一番下に再掲しておりますので、こちらをご参考にしてください。

初めに、一番下から3段目に3線の全路線の一日平均乗車人員がございます。左側に全線と書いた段でございます。

先ほど、決算資料のご説明の中で増加傾向にあると申し上げましたけれども、平成23年度を底といたしまして増加が続いているところでございます。

次に、路線別の状況についてご説明いたします。

まず、上段の南北線ですが、資料中段よりやや上の網かけの部分、南北線と太字で書いてある欄をごらんください。

南北線につきましては、ほぼ横ばいで推移しておりますけれども、平成23年度と26年度が対前年度でマイナスとなっております。これは、近年の好調な就労環境による増加要因がある中においても、南北線及び乗り継ぎを行っているバス路線の沿線の状況といたしまして、一部地域の人口が減少していることに加え、札幌駅前通地下歩行空間が23年にオープンいたしましたけれども、その影響や、平成26年度につきましては、前年度と比較して雪が少なかったことなどの影響があらわれたのではないかと考えております。

次に、資料の中段よりやや下の網かけの東西線と、下から4段目の網かけの東豊線をごらんください。

マンション建設による沿線人口の増加や好調な就労環境のため、増加傾向にあると考えておりまして、東西線につきましては、一日平均の乗車人員が3路線の中で最も多く推移してきた南北線に迫る状況となっております。東豊線につきましては、対前年度の伸び率といたしましては3路線の中で最も高くなっている状況でございます。

続きまして、より詳細に駅別の状況についてご説明させていただきます。

まず、一番下にご利用客が多いさっぽろ駅と大通駅についてですが、こちらは平成26年7月にオープンした北3条広場や27年2月にオープンした大通交流拠点地下広場など、都心全体の魅力が向上したことなどによりまして増加傾向にあると認識しております。

次に、そのほかの駅についてでございますが、一番右側の平成27年度の欄をごらんく

ださい。

前年度伸び率が高くなっておりますのは、東豊線でいくと豊水すすきの駅、美園駅、東西線の二十四軒駅、円山公園駅などとなっております。このうち、豊水すすきの駅につきましては、周辺の宿泊施設を利用する観光客の増加などによるものと考えておりました。美園駅や二十四軒駅につきましては、マンション建設などによる周辺地域の人口増加などが要因となっているのではないかと考えております。

一方で、南北線の真駒内駅や麻生駅は減少しているところですが、その要因としましては、周辺の地域や乗り継ぎを行っているバス路線沿線の人口減少の影響が大きかったのではないかと考えております。

以上のように、南北線については、沿線地域の状況などから、東西線や東豊線と比べると伸び率の低い傾向が見られるものの、地下鉄全体といたしましては、沿線人口の増加や就労環境などが主な要因となっております。乗車人員が増加傾向にあるものと認識しております。

このほか、地下鉄を取り巻く状況としまして、近年、若者の自動車離れということも報道などで言われておりますが、乗車人員の伸びにはこのような背景も影響しているものではないかと推測しております。

以上で補足資料の説明を終わらせていただきます。

#### ●高野部会長

それでは、ただいま平成27年度の決算と補足説明もありましたが、なかなかわかりにくい点もあろうかと思えます。どの点からでも結構ですので、ご質問をお願いいたします。

平成27年度のそれぞれの決算が出たということで、経営計画で30年度まで見込みを立てているわけですが、27年度は見込みを上回ったのかどうか、決算の解説をいただきたいのです。例えば、44ページに平成30年度までの指標が載っておりますが、このあたりの解説を加えていただけますか。

#### ●菱谷事業管理部長

ベースになる乗車人員、乗車料収入についてからお話をさせていただきたいと思えます。

軌道事業会計ですが、軌道事業会計の乗車人員はおおむね計画どおりに推移しているところがございます。ただし、平成28年度は前年度を超える増加の予想をしております。

乗車料収入につきましては、計画では料金改定を平成27年度に実施する予定だったのですが、その分は多少赤になっていると思えます。平成28年度につきましては、乗車人員の増による増収は見込まれるのですが、料金改定をしないことから、計画を下回る見通しになるということです。

#### ●高野部会長

40ページのところですね。

#### ●菱谷事業管理部長

そうです。

それから、高速電車事業会計でございます。

地下鉄については、36ページ上段の乗車人員の見通しでございますけれども、これも、先ほどお示した数字でいいますと、今、計画を上回って推移しているところでございます。そして、乗車人員の増によりまして、乗車料収入も計画を上回って推移している状況でございます。

もとなる数字については、以上でございます。

#### ●高野部会長

一応、計画どおりではないけれども、いろいろな状況があるので、大体は想定内ということですね。

ほかにいかがでしょうか。どの点でも結構でございます。

#### ●名本委員

市民委員の名本と申します。

今回初めて参加させていただきまして、今までの経過がよくわからないので、ご質問させていただきます。

市民として最も興味があるのは、料金の改定、値上げです。いただいた資料を見ますと、営業収支の関係で、現在、決算では年間3億5,600万円の赤字が出ているということだと思います。この辺は、いろいろとシミュレーションされたと思いますが、今回の料金改定をすれば、次年度以降、もしくは二、三年後にこの収支関係はバランスがとれると解釈してよろしいのかどうかということが1点です。

それから、先ほど来のご説明の中で、高速電車事業は定期利用者の増加で収入がかなり増加しているということがありましたが、定期利用者が増加している理由がわかれば教えていただきたいと思います。この辺は、将来の収入の見通しを立てる上で非常に大きな要素ではないかと思います。定期券の割引率ということも影響してくると思いますので、この辺を教えていただきたいと思います。

3点目は、私は真駒内に住んでおりまして、南区全体の人口が減少、なおかつ高齢化しつつあるという状況は存じ上げていますが、それにしても、地下鉄利用客の減少が非常に大きいという感じがしています。この辺は、単に人口減が利用客減少の要因であると考えていいのか、もしくは、都市計画マスタープランとか立地適正化計画などを札幌市はおつくりになっていますが、交通ターミナルとしての機能の充実を図ることによって今後解決するということが考えられるのかどうか、この辺がもしわかればお聞きしたいと思います。

以上の3点でございます。

#### ●菱谷事業管理部長

まず、1点目の今回の料金改定のもとなる収支の考え方でございます。

ここにありますように、平成27年度決算は、ループ化開業の影響も受けているのですが、約1億2,600万円の収支不足があったところでございまして、平成28年度におきまし

ても、一定の増収による収支改善は見込まれているのですが、予算では3億円を超える収支状況となっているところでございます。

このような状況下で、今後ともループ化施設等の維持にかかわる経費や乗車人員の増加に対応するための運行ダイヤの維持にかかる経費、また、車両、軌道、施設などの老朽化対策などの費用の増加も見込まれており、現行料金では収支改善を図ることは難しいというご説明をさせていただいたところでございます。

また、これも交通部会でご説明させていただいていましたが、生産年齢層の人口減少が今後予想されておりまして、平成32年度以降、乗車人員が減少傾向に転ずるということも予測されている中、引き続き、利用者へのサービス、利便性の維持を図りつつ、持続可能な経営を図るために料金改定は必要ではないかというご議論をこの場でさせていただいたという背景でございます。

#### ●高野部会長

ご質問の趣旨は、値上げの理由ということではなくて、値上げをすれば、新年度に経常収支がプラスとかゼロに改善されるのかということだと思えます。

#### ●菱谷事業管理部長

中長期収支もこの場でお示しさせていただいておりますけれども、30円の料金改定をした場合、平成35年から黒字に転換するという見通しのもと、ご検討をいただいたということですね。

#### ●高野部会長

値上げをしても、すぐには数字に出ないということですね。

#### ●菱谷事業管理部長

そうですね。収支は改善しますけれども、まだしばらくは赤字額を抱え、35年から黒字に転換するのではないかという見通しのもとでお話しさせていただいたところでございます。

2点目は、定期利用者の増ということで説明させていただきましたが、もちろん、利用者の増のベースには、先ほど言いました周辺人口の増や、有効求人倍率も伸びていますので、雇用環境の増があるのかなと思っております。

定期のことで申しますと、ウィズユーカーが発売停止になった後、SAPICAに流れた人と定期に流れた人がいると思っております。また、先ほど言いました就労環境の影響もありまして、定期のほうがお得感がある方は定期を選んでいらっしゃるのかと考えております。

#### ●相原交通事業管理者

3点目の真駒内駅に関するご質問ですが、まず、真駒内駅の機能から見ると、バスネットワークと接続しているというのがポイントです。藤野、簾舞地区などの人口減少の傾向が地下鉄利用者の減少につながっていくことは確かなことだと思っております。真駒内駅は端末駅として、ここを経由して通勤や通学で市内中心部へ向かうという人の流れが主体となっている駅です。

先ほど、都市計画マスタープランの話もありましたけれども、仮にあのあたりで大きな土地利用の変化が起こる、例えば事業所などの新たな集積ができたとしたら、今まで中心部に向かっていった人の流れが外側に向かう可能性があると思います。一方で、そういった変化が生まれにくい限り、この地区に関わる地下鉄の利用者数は、なかなか増えにくいのだと思います。

そういう意味で、都市計画との連動性は非常に重要なポイントだと思いますし、これを誘導していくのか、自然体で進めるのか、いずれにしてもその取組みは今後の課題だろうと思います。

今後、札幌市全体が人口減少に向かっていきますけれども、その影響が最も早く出てきているのが今の南区の状態なものですから、ご質問にもありましたが、バスターミナルの機能だけでそれに対応していけることにはならないと私は思っています。バスターミナルの機能は利便性の問題が大きく、人口増加や利用者増加の問題は、ターミナル機能だけでなく、真駒内駅周辺のまちづくりがどう進むのかということと密接な関係があると思います。

バスネットワークも、真駒内駅に接着するだけではなくて、朝ラッシュの時間帯については、都心に直結している路線もあります。交通事業としては、こういったバスネットワークとの関係についても、今後の動向を見ていかなければならないと思います。

もちろん、交通ネットワークは、都市計画あるいは土地利用と密接な関係がありますので、私どもとしても、こういうことが必要ではないかという提案、あるいは考え方を示すべきだと思っておりますし、そうさせていただきたいと思っております。

#### ●高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

#### ●齋藤委員

二つほど質問があります。

まず、細かいほうからですが、先ほど補足資料2でご説明いただいた年度別駅別乗車人員の推移についてです。まず、南北線について、全体的にマイナスが続いているのですが、なぜか大通駅は5.1%増となっております。逆に東西線は、大体が2%、3%はふえているのですが、大通駅はマイナス2.7%となっております。これは、何か特別な理由があるのでしょうか。

#### ●田口事業担当課長

冒頭に、下の3線合計をごらんいただきたいというお話をさせていただきましたが、さっぽろ駅も同じですが、複数の線が乗降できる駅につきましては、同じ大通駅の中でも東西線の改札あるいは南北線の改札というふうに分類して集計しております。その中で、大通駅につきましては、最近まで駅の改修工事を行っておりまして、それによって人の流れが多少変わっていたところがあると思います。そうした影響で、その期間だけ、今までご利用になっていた改札と違うところから乗り降りされていたということがありまして、その影響が出ているものと思っております。



## ●齋藤委員

もう一点は、先ほど、冬季アジア札幌大会のテロに対する取り組みを伺いましたが、札幌オリンピックよりも多くの方々が来られるという話がございますので、営業的に、その方々が特に利用されるような、まちづくりと一体となった取り組みはお考えなのかということをお伺いしたいと思います。非常にいい機会だと思うのです。

## ●東川高速電車部長

冬季アジア札幌大会に向けては、スポーツ局とも連携しながら、地下鉄の駅を使って周知をします。

安全対策としましては、先ほど少しご説明させていただきましたけれども、冬季アジア札幌大会も控えていますことから、ことしの11月に地下鉄運行中の爆破テロ対応訓練を実施しました。その他、安全対策の中身としては、海外から訪れる方が多いことからまず言語が大事になります。そのため、4カ国語を基本とした、アナウンスをしっかりとしなければいけないだろうと考えておまして、訓練の中でも多言語放送を取り入れた訓練を行いました。今後も表示系、放送系についても多言語で進めていこうということで、完全ではないですが、いろいろなところで取り組みを進めていくこととしております。

## ●市川委員

市民委員の市川でございます。

私からは、市民の一人として安全対策について関心を持っておりますので、お尋ねしたいと思います。

今回、決算の概要を見まして感じるのは、軌道事業と高速電車事業の中で、どうしても売り上げの比率からそうなるところもありますが、特に高速電車事業についての人件費が非常に抑制されて、相当ご努力されていると思います。

何といたしまして、地下鉄は減価償却費が多いという実態はよくわかるのですが、最近、非常にいいことですが、安全対策のためにホームドアが設置されました。これは、市民としても非常に安心感を持って乗り降りすることができます。その一方で、皆様ご承知のとおり、9月の読売新聞に、それに伴って挟まれ事故が増加しているという報道もございました。

聞くとところによりますと、ホームドアの設置は相当の予算を投入されたということで、その経営努力はわかるのですが、それに伴って、車掌を乗車させないワンマン化が行われております。東豊線につきましては、現在、車掌が乗っておりますけれども、今後、ホームドアの設置に伴って乗車することがなくなるものと思われれます。

ただ、ご承知のとおり、一人の運転員で注意力をもって客の乗り降りも含めて安全を確認して走行するというのは極めて難しく、高度な注意力が要求されると思います。市民としましては、果たしてこれでいいのかという疑問があります。大変努力されているのはわかるのですが、一たび重大人身事故が起きた場合、どうなるかということをご承知のとおりだと思います。

札幌市営の軌道事業を含めまして、事故防止については非常に真剣に取り組んでおり、今まで大きな事故の話は一切聞いておりません。市民としても大変ありがたいと思っています。ただ、今後、前兆事案として既に挟まれ事故等が増加して、1年間に33件という大きな数字になっておりますね。したがって、今後、例えば南北線等の非常に混む路線については車掌の乗車を復帰させるという構想、お考えがないのかということが1点目です。

2点目は、これも気になるのですが、私は何といたっても現場が大切だと思っております。安全走行は軌道事業の絶対的な使命でありまして、これを担う主役は何といたっても現場の運転員です。この人たちの専門化を含めて、身分保障と申しますか、私も全てはわかりませんが、きょうも庁舎内を見ますと、採用広告の中に運転員募集がありましたけれども、たしか非常勤という形になっていたと思います。将来的に正社員化が図られる道はあるのでしょうかけれども、人件費抑制はわかりますが、職員を専門化させるという意味で、職員の士気高揚も含めまして、身分保障を今後どう考えておられるのか、そういう点についてお尋ねしたいと思います。

#### ●高野部会長

2点ございましたが、1点目は車掌さんのことですね。

#### ●東川高速電車部長

ドアの事故については、ことしの10月21日の読売新聞の朝刊に掲載されていたと思いますが、記事の中では、南北線でのドア挟みが33件と掲載されていたと思いますが、ドア挟み件数の中には、体、物、コートなどいろいろありますが、今回の新聞記事では、これら全ての件数が掲載されております。その内訳を見ますと、平成25年度から昨年度までの3年間の総計が132件、人が挟まった件数は32件です。そのうち駆け込みによるものが11件、降車遅れが11件あり、物が挟まっているということが非常に多かったという実態でした。しかし、その中でも人が挟まって実際に補償させていただいたものが4件ありますが、それはしっかりと乗務員が安全確認をすれば防げただろうというものでした。

ただ、ドア挟みについては、乗務員が十分に確認していても完全に防ぎ切れない場合がございます。例としては、降車遅れです。車内にカメラがないものですから、乗っているお客様が降りるという情報を得られず、なかなか確認できません。ある意味、乗務員の監視外の状況で降りてくるということもありまして、とっさにドアが閉まるということもあります。

我々としては、そういうことも含めて、全力で安全対策を講じながら、事故を未然に防いでいこうということで、ラッシュ時間帯には駅員を配置し、ホームの整理を行い、安全運行に万全を期しているところでございます。

#### ●菱谷事業管理部長

2点目の路面電車事業の非常勤の運転手を含めた安全対策の点についてです。

これまで、路面電車事業におきましては、持続可能な経営ということもあり、経営の

効率化を進めてきました。その一方で、安全運転をきちんと担保しながらということ、両方を進めていかなければいけないという立場でおりました。交通局では、路面電車の経営の効率化ということでは、路面電車運転手の非常勤の活用のほか、車両施設の整備業務の委託化をしてきたという中の一環でございまして、非常勤でありましても、乙種運転免許を取得させた上で任用しており、任用後も正職員と同様の教育訓練を実施し、経験の浅い運転手に対しては重点的に教育訓練を行い、技術、技能の向上ということをしています。

また、採用困難職という位置づけで、60歳までの更新が可能ということで処遇しておりまして、経験の蓄積による安全技術の向上も正職員とほぼ同様と考えていいと思っております。

ただ、先ほどお尋ねがありました身分の安定化という課題については、この場でもいろいろご意見がありました。平成30年代前半に経営形態の見直しということもあわせて検討しておりまして、その中では、非常勤職員を新たな経営の主力の担い手として身分移管するという含めて検討していきたいと考えております。

#### ●高野部会長

二つ目については、上下分離が実現できれば、上の会社は専業でやられるわけで、今度はそこで正職員としてその方たちが働くことになるわけですね。給与水準がどうかという話まではなかなか踏み込めないと思いますが、そういう意味でも上下分離というのは一つの考慮ポイントだと思います。

ほかにいかがですか。

#### ●吉岡委員

1点だけ質問させてください。

市電のループ化について補足説明がありまして、交通局と市のまちづくり部門が合同でやるというお話がありました。ループ化に当たっては、巨額の資金、税金を投じられたと思いますが、その結果は、乗車人員の増や収入増というプラスの面にあらわれています。これはわかります。全体からすれば、ある意味、いいことが書かれていると思いますが、サイドリザベーション方式の導入に伴う課題ということで3点書かれています。このアンケートは、そのまま書かれていると思いますが、1番目の停車ができなくなるというのは、確かにそういう影響があると思います。それから、自転車云々のこともあると思います。

そして、2点目の荷さばき作業です。店舗までの移動距離が長くなり、今まで以上に時間がかかるようになったということです。これもそのまま書かれていると思いますが、これは、交通局の範疇といいますか、そもそも市の政策として、ループ化の場合はまちづくりという観点から非常に大きいと思いますが、その観点からできたループ化の一つの側面として荷さばきの問題が出てきているわけです。これについて、今後、こうしていきたいとか、こういう改善措置をとりたいとか、商店街とこういうことを進めているということはございますか。何かありましたら教えてください。

### ●玉田調整担当課長

私は、まちづくり政策局と兼務で働いておりまして、荷さばき環境は隣の課の路面電車活用担当課が中心になってやっています。

まず、ループ化するとき、南2条と3条にタクシーと荷さばきのスペースを設けております。そこにトラックをとめて、各店舗に行っていただくということで、アンケートにもありましたが、店舗の前にとまってすぐに商品を入れられない、少し時間がかかるとお伺いしております。これについては、トラック協会等も交えて、今後、どうしていったらいいのか、どう改善すればいいのか、また、今、まちの中の荷さばき関係の実証実験をまちづくりの観点からやっておりますので、その状況を見ながら今後も詰めて、いろいろ検討していきたいと思っております。

### ●高野部会長

齋藤委員、荷主さん側のお立場から何かありませんか。

### ●齋藤委員

月に1回または2カ月に1回、6商店街と札幌市の交通計画課で協議会を開いております。そこでは、共同荷さばき場をビル内に設けるとか、大手の運輸会社のほうで提携させていただいて、ほかの会社もそこに集約し、そこから手さばきで運ぶという取り組みを双方ともに協力してやっていきたいと思いますというお話を進めているところです。

これは、もう20年前からやっていることで、なかなか実現化に至っていないのですけれども、皆さんの考え方も少しずつ変わってきたというのが最近の状況です。

### ●高野部会長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

### ●加藤委員

3点ほどお願いします。

まず、新聞でしか見ていないのですが、市電の電気料金について、入札をして、北電から安い電気のほうに移行することが決定されたようです。これで、年間どのくらいコストが下がるのかというお話を聞かせていただきたいと思えます。

2点目は、サイドリザベーションをやることによって、自転車とのトラブルが一番心配だったのですが、実際には自転車が軌道敷の外を走るという流れでトラブルがなかったのかどうか、お聞かせ願いたいと思っております。

3点目は、今、荷さばきのお話が出ましたが、私もサイドリザベーションをやるときに、ハイヤー協会の会長をしていまして、札幌市の担当者と何度も交渉を重ねました。札幌市の将来の問題に大きくかかわるということで、当時、トラック協会の会長をしていました伊藤さんと一緒に、これはまちづくりの一環だから、トラックの荷さばき場とタクシー乗り場は南2条、南3条に行くということで決定しました。しかし今、トラックの荷さばき場やタクシー乗り場になっているところは、ほとんど除雪がしっかりできていません。しっかり除雪をしてトラックやタクシーがとめられるようにするというこ

とが大前提でスタートしたのに、現実には守られていないのが実態です。吉岡委員がご質問されたように、本来はしっかりやるよと言った約束が実行されていないので、その辺については、今後検討していただきたいと思っております。

●高野部会長

3点ございました。お願いします。

●小林技術担当部長

技術担当部長の小林でございます。

まず、電力自由化に伴う契約の見直しによってどのくらいの節減が図られたのかということについて、私からお答えいたします。

まず、路面電車で使用している電力としては、電車の動力などに使っております高圧の電力と電停関係の照明やロードヒーティングに使っている低圧の電力と大きく2種類あります。

そして、一般競争入札をした結果、高圧電力につきましては、株式会社パネイルという会社となりました。従来は北電でしたが、新たにパネイルとの契約となったということです。一方、低圧電力につきましても、北海道ガスということで、従来の北電からかわっております。

それぞれ契約先がかわったことによる節減額ですが、まず、高圧電力のほうは、概算で1年間に1,300万円程度の節減が図られる見通しとなっております。また、低圧電力のほうは、高圧電力に比べて使用量もかなり少ないのですが、それでも年間32万円くらいの節減が図られるのではないかという見通しとなっております。

●高野部会長

パーセントにするとどのくらいになりますか。

●小林技術担当部長

18%くらいです。

●高野部会長

32万円もそんなものですか。

●小林技術担当部長

8%です。

●高野部会長

18%というのは結構大きいですね。

それから、自転車事故についてご質問がありました。

●東川高速電車部長

サイドリザベーションになってからの自転車の関係ですが、私どもも、歩道側のすぐ隣が軌道で、それから車道ということで、自転車通行に関してはかなり心配しておりました。その中で、現在まで、電車と自転車、あるいは電車と車という事故は幸いにも発生しておりません。

事故が発生していないのは現実ですが、実際には、私ども交通局と警察、また交通局

と市のまちづくりの部局と連携して、PRを非常に熱心にやっております。夏場の自転車が一番使われそうな時間帯に出て行って、歩道は押し歩きをしていただくお願いや、啓発用のティッシュを配りながら啓発を行っております。

今後も、特に雪解けから夏場に向けて、自転車の多くなる時期に啓発を徹底していきたいと思っております。

●高野部会長

では、3点目の除雪についてお願いします。

●玉田調整担当課長

タクシー乗り場や荷さばき場の除雪についてですが、一部ロードヒーティングが入っております。ただ、路肩といいますか、道路の雪が除雪車によって寄せられるということもありますので、それについては、人力を若干入れなければいけないということで、そちらの手配もしておりますが、ご迷惑をかけているということですので、大至急対応していきたいと思っております。

●高野部会長

交通局で除雪もやられるのですか。

●玉田調整担当課長

それは違いまして、札幌市建設局です。

●高野部会長

大分時間も経過してきましたが、ほかにありませんか。

●内田委員

資料1の会計のところがよくわかりませんでした。前に説明いただいたときは、減価償却は内部留保されるようなお話だったと思います。キャッシュフローではないですね。軌道事業会計でいいますと、減価償却費3億1,700万円というのは、表の下段の留保資金や当年度資金不足額などにしっかり入って、累積の不足額が5億6,900万円になっているのかどうかをお聞きしたいと思います。

また、路面電車は平成35年から黒字化という説明がされまして、その設定条件について、人口減少を入れていると思うのですけれども、運賃を上げたときの利用率は変わらないという想定でやっているのでしょうか。当然、運賃を上げると利用率が下がると考えるのが普通だと思うのですが、そういうところが入っているかどうかを教えてくださいたいと思います。

●柳沼経営計画課長

減価償却の関係につきましては、私からお答えさせていただきます。

軌道事業会計の1ページの棒グラフに、減価償却費で3億1,700万円と書かせていただいております。表の下から4段目の当年度分損益勘定留保資金等が8,400万円しかないという関係でございます。

基本的には、損益勘定留保資金ですので、資金外の支出の合計等と一致し、減価償却費の数値が入ってくる場所ですが、収入の棒グラフをごらんいただきますと、その右

側に長期前受金戻入で2億2,400万円と書かれております。こちらにつきましては、過去に設備投資等を行ったときに補助金、交付金等でほかから資金が入っているものにつきまして、実際に資産の減価償却にあわせて、その見合い分を収益化するという経理処理を行っております。その部分を差し引いた金額ということで、減価償却費から長期前受金戻入の部分が引かれた形で表の下から4段目の損益勘定留保資金等が計算されております。

#### ●田口事業担当課長

2番目の料金改定をした前提における人口増加や乗車人員の影響についてでございます。

実は、6月の交通部会の際にご説明させていただいたところではありますが、今回、30円の料金改定をした場合のシミュレーションとしてご説明させていただきました。その際に、札幌市の人口や中央区の人口などを加味いたしまして、具体的には国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来の人口推計をもとに推計しました。

その際、実際の利用実態をもとに、路面電車を利用されている方の4分の3が中央区の方で、残りの4分の1が中央区以外の方ということもあまして、それぞれ中央区と札幌市の人口の伸びなどをもとに、そういう比率で算出して推計しているところでございます。

また、改定した際に乗車人員が減るのではないかというお話がございました。そこにつきましては、札幌市において、古くなりますけれども、昭和50年代くらいに改定したことがありまして、そのときの実績をもとに、改定を行った場合の減少率と、そうではない場合の年の差をもとに、下振れする可能性を数字として出しましたところ、乗車人員としては0.57%、人数として1日130人程度の影響の可能性があるということ、それを見込んだ上でシミュレーションをさせていただいたところです。

#### ●高野部会長

今のことは、経営計画では40ページに、計画での運賃改定の見直しの影響については0.45%とありまして、今回の場合は0.57%だったということですね。

#### ●田口事業担当課長

今は、6月の交通部会のお話で説明させていただきました。

#### ●高野部会長

今回の見直しに当たって検討したときには0.57%で、平成30年度に向けての経営計画上では0.45%ということ。これは、前に値上げをしたときから見てということ。これは、部会の中でかなり議論がありまして、そんなに低くないのではないかと話もありました。ただ、いろいろなところを見てみると、値上げをしてもほとんど変わらないところや、いろいろな条件が変わってかえってプラスになっているところもあるので、そんなに下がるということではないということ、そういうところに落ちついたということですね。

そのほか、ありませんか。

●河原委員

これまで、市電の初乗り料金は他の交通より安いと思っていたので、料金改定の時期になって、よかったといえますか、納得だと思っております。

一つ質問ですが、私は地下鉄の南北線をよく利用していますが、早朝の時間帯は車内がとても寒くて、私以外にも手袋をして座っている方がいました。それは、節約をされているということなののでしょうか。その分、経費が浮くようになっているのでしょうか。

始発から乗りますと、都心の大通、さっぽろ駅のほうに行くには、15分以上、じっと座っているので、とても寒い状況です。その辺をお聞きしたいと思います。

●東川高速電車部長

車内の暖房の関係ですが、現在は始発からは暖房を入れております。始発の車内が寒いというのは、車両基地などから出庫し、真駒内駅からすぐに営業となることから、電気ヒーターなものですから、スイッチを入れてもすぐに暖まらない状況にあります。そこで、車内暖房については、朝の営業開始時からヒーターを入れまして、ラッシュ時間帯はどうしても人が混むので、その時間帯は切らせていただいて、それ以降、こういう時期ですので、外気が氷点下のときには暖房を入れるというようにしています。

冬期間は、車内暖房の抑制はしていますがけれども、ラッシュ時を除く時間帯については外気温に応じてヒーターを入れるという形をとらせていただいております。

●高野部会長

それでも寒いということですね。

●河原委員

朝夕の寒い時間帯に地下鉄に乗りまして、中は暖かいことを期待していたら実際には寒くて、風邪を引きました。

●東川高速電車部長

それは申しわけありませんでした。

朝の始発列車の場合は、どうしても車内が暖まらない状況がございます。

●河原委員

その次に乗ればよかったのでしょうか。

●東川高速電車部長

その次に乗車していただいても、次の車両が一晩留置しての出庫ですので、寒くて、すぐに入れても、真駒内から大通くらいまで行かないと朝でしたら暖まらないかもしれませんね。

●高野部会長

暖かい格好をして乗ってもらうしかないですね。

●河原委員

女性の場合は、制服に着がえたりするので、時間がかからない程度の暖かさにしてほしいですね。

●高野部会長



ほかにありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

### ●高野部会長

それでは、次の議題に参りたいと思います。

路面電車の料金改定に係る経過と今後の見通しでございます。説明をお願いいたします。

### ●菱谷事業管理部長

私から、路面電車事業の料金改定に係る経過及び今後の見通しについて、ご報告も兼ねてご説明させていただきたいと思いますが、今回の交通部会からご出席されている新たな委員もいらっしゃるものですから、時系列的に順を追って説明させていただきたいと思います。

資料2をごらんください。

まず、路面電車事業につきましては、厳しい経営状況の中で、ことしの4月20日の市営企業調査審議会の総会におきまして、秋元市長から、路面電車事業の経営基盤の安定化に向けた利用者負担について、審議会に諮問させていただいたところでございます。その後、交通部会におきまして計4回、その他、作業部会において2回、委員の皆様には本当に活発なご議論をいただきまして、その内容につきましては、答申案としてまとめられまして、7月の総会での審議の後、当時の松井会長から市長に答申書として手交されたところでございます。

その後、札幌市では、答申の趣旨を踏まえまして、9月21日招集の第3回定例市議会におきまして、札幌市電車料金条例の一部を改正する条例案を提出したところでございまして、改正案の具体的内容につきましては、資料の一番下の枠内に参考で載せておりますけれども、改定後の料金として掲載しているとおります。

若干ご説明いたしますと、普通料金につきましては、「大人」が現行の170円から200円に、「こども」が90円から100円にそれぞれ改定させていただく予定でございます。

また、定期料金につきましては、この交通部会においても利用者負担軽減の観点などから多くのご意見をいただき、また議論をしていただいたところですが、それらの検討の内容も十分に踏まえまして、「通勤」の割引率を現行の26%から33%に、「通学(大人)」、これは中学生以上のことでございますけれども、これを48.5%から52%にそれぞれ引き上げる予定です。

具体的金額については、表に記載のとおりです。

資料の上に戻りまして、市議会に提出しました条例改正案につきましては、10月17日に第2部決算及び議案審査特別委員会の聴聞会が開催されまして、参考人からの意見陳述などが行われたところでございます。当審議会からも、市議会会派からの推薦を受けまして、高野部会長と吉田委員が参考人としてご出席され、交通部会におけるこれまでの検討経緯や料金改定に対する考え方などにつきましてご発言をしていただいたところでございます。

その後、10月21日に委員会での質疑が行われまして、31日の本会議において条例案が可決されたところでございます。

なお、今回、運賃改定に反対する陳情が1件提出されておりましたが、不採択となっているところでございます。

議会の議決後につきましては、11月9日に国土交通大臣に対しまして料金改定の認可申請を行ったところでございまして、あわせて、そのことにつきまして、報道機関への投げ込みや、電車・地下鉄車内のポスター掲出並びに交通局ホームページなどによる市民周知を図ったほか、加えまして、沿線住民向けに広報さっぽろの中央区版での特集やチラシの回覧なども行っているところでございます。

なお、現在は、国の運輸審議会におきまして審議が鋭意行われているところでございまして、今月、12月8日には札幌市に対する意見聴取会が東京で開催され、秋元市長が出席したところでございます。

今後の予定につきましては、来年1月以降、国土交通大臣から認可があるものと考えており、その際は、4月1日の料金改定の実施に向けまして、申請を行ったときと同様に、報道機関への投げ込み、またはポスター、ホームページ等、また広報さっぽろの全市版により、改定後の料金についてより丁寧に周知を図っていきたいと考えております。

以上で、路面電車事業の料金改定に係る経過及び今後の見通しについての説明を終わらせていただきます。

●高野部会長

ありがとうございました。

4月1日以降、こういう形になるということでございます。

ご質問があればお願いします。

交通局に対して、料金改定等にかかわって問い合わせなどはあるのですか。

●菱谷事業管理部長

正確な数字は出てこないのですが、10件以内くらいのご意見がございました。その中では反対意見が多かったのですけれども、賛成意見もありました。

●高野部会長

特に質問はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野部会長

それでは、この議題については以上とさせていただきます。

#### 4 閉 会

●高野部会長

本日用意した議題は以上でございますので、以上をもちまして、平成28年度第5回交通部会を閉会とさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

以 上